

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes“

verfasst von / submitted by

Laura Scheck, BEd

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien, 2024 / Vienna 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 199 500 510 02

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

MA Lehramt Unterrichtsfach Bewegung und Sport
Unterrichtsfach Geographie und wirtschaftliche
Bildung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer

Kurzfassung (deutsche Version)

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Thematik „Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes“. Durch eine detaillierte Analyse der vorhandenen Fachliteratur und einer eigen initiierten qualitativen und quantitativen Forschung ist es das Ziel dieser Arbeit herauszufinden, welche Herausforderungen – primär im nördlichen Burgenland – den Aufbau von Mikro ÖV Systemen behindern. Zudem ist es die Absicht zu eruieren, welche positiven Effekte durch die Implementierung von alternativen Verkehrsmethoden erreicht werden können. Die Untersuchung der Fachliteratur zeigt, dass das Burgenland den höchsten Motorisierungsgrad in Österreich aufweist und durch die nicht ausreichende Anbindung beziehungsweise Stilllegung vieler Verkehrsverbindungen in die angrenzenden Städte, die Minimierung der motorisierten Fortbewegung, als große Herausforderung gilt. Mit Hilfe der beiden Experteninterviews und der daran anschließenden Nutzer:innenbefragung im Nordburgenland konnte festgestellt werden, dass die Daseinsvorsorge und generell die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben durch die Entwicklung alternativer Verkehrsangebote gesichert werden kann. Jener Faktor, welcher Sorgen bereitet, sind die hohen Kosten, welche bei der Implementierung von Mikro ÖV Systeme entstehen.

Abstract

This thesis deals with the topic of "Mobility development in rural areas through the implementation of micro public transport systems and the associated opportunities and problems using the example of Burgenland". Through a detailed analysis of the existing literature and a self-initiated qualitative and quantitative research, the aim of this thesis is to find out which challenges - primarily in northern Burgenland - hinder the development of micro public transport systems. In addition, the intention is to find out which positive effects can be achieved by implementing alternative transportation methods. The study of the specialist literature shows that Burgenland has the highest level of motorization in Austria and that the minimization of motorized transport is a major challenge due to the inadequate connection or closure of many transport links to the neighboring cities. With the help of the two expert interviews and the subsequent user survey in northern Burgenland, it was possible to determine that services of general interest and participation in social life in general can be ensured through the development of alternative transportation options. The issue that raises major concerns is the high cost of implementing micro public transport systems.

Danksagung

Zunächst bedanke ich mich an dieser Stelle bei all denjenigen, die mich während der Bearbeitung der Masterarbeit unterstützt und motiviert haben.

Besonders gilt dieser Dank Herrn Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer, der mich beim Schreiben dieser Arbeit betreute und immer ein offenes Ohr für meine Anliegen gehabt hat. Zudem möchte ich mich bei meinen Interviewpartnern Mag. Christoph Wolf und DI Roman Michalek bedanken, welche mir wichtige Informationen lieferten, die mich bei der Beantwortung meiner Forschungsfragen unterstützt haben. Ebenfalls ein Dankeschön an all jene Personen, welche an meiner Nutzer:innenbefragung teilgenommen haben und einen wesentlichen Beitrag zur Bearbeitung der Masterarbeit geleistet haben.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	10
1.1	Problemstellung.....	10
1.2	Zielsetzung	10
1.3	Forschungsfrage	11
1.3.1	Hypothesen	11
2	Methodik	12
2.1	Searchstring.....	12
2.2	Experteninterviews.....	13
2.2.1	Kontaktaufnahme	13
2.2.2	Aufbau des Experteninterviews	13
2.2.3	Abwicklung der Interviews.....	15
2.2.4	Transkription der Interviews.....	15
2.3	Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring.....	15
2.3.1	Codierung	15
2.4	Quantitativer Fragebogen	16
2.4.1	Likert Skala.....	16
2.4.2	Nominalskala	17
3	Beeinflussungen und spezielle Aspekte von Mobilität im ländlichen Raum.....	18
3.1	Definition des ländlichen Raums	18
3.2	Dimensionen der Nachhaltigkeit.....	19
3.2.1	Ökologische Dimension	20
3.2.2	Soziale Dimension.....	20
3.2.3	Ökonomische Dimension	20
3.3	Entwicklung ländlicher Räume.....	21
3.3.1	Bevölkerungsstruktur	22
3.3.2	Daseinsvorsorge	22
3.3.3	Wahl des Wohnstandortes	23

3.4	Verwendungszweck der Mobilität	23
3.4.1	Pendlerinnen und Pendler	24
3.4.2	Arbeitswege	26
3.4.3	Schul- und Ausbildungswege	27
3.4.4	Freizeitwege.....	27
4	Mikro ÖV Systeme im ländlichen Raum.....	29
4.1	Begriffsbestimmung Mikro ÖV	29
4.2	Funktionen von Mikro ÖV Systemen.....	29
4.3	Betriebsweise von Mikro ÖV Systemen	31
4.4	Betriebsformen von Mikro ÖV Angeboten	32
4.5	Finanzierung und Instandhaltung.....	33
4.5.1	Finanzierungsmodell – „Burgenland Mobil“.....	35
4.6	Vorstellung: Leithaland-Bus.....	36
4.6.1	Entstehung des Projektes Leithaland-Bus	36
4.6.2	Elektro – Ortsbus Hornstein	37
5	Qualitative Forschung – Experteninterview.....	38
5.1	Durchführung.....	39
5.2	Analyse mit MAXQDA.....	40
5.3	Diskussion des Interviews mit DI Michalek Roman.....	42
5.4	Diskussion des Interviews mit Mag. Christoph Wolf	46
5.5	Vergleich der beiden Experteninterviews.....	50
6	Quantitative Forschung – Nutzer:innenbefragung (Umfrage)	54
6.1	Aufbau der Umfrage.....	54
6.1.1	Einleitende und abschließende Worte	54
6.1.2	Anzahl der Teilnehmer:innen und Altersklassen	54
6.1.3	Fragestellung – Likert Skala und Nominalskala	54
6.2	Allgemeine Informationen der Umfrage	56
6.2.1	Besucher der Umfrage.....	56

6.2.2	Dauer zur Fertigstellung der Umfrage.....	56
6.3	Ergebnisse	57
6.3.1	Exkurs: Rust.....	57
6.3.2	Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme	58
6.3.3	Bedürfnisse und Wünsche der befragten Personen.....	64
7	Analyse – Quantitative Forschung.....	69
8	Diskussion der erforschten Ergebnisse	75
9	Fazit	78
9.1	Erste Forschungsfrage und Hypothese	79
9.2	Zweite Forschungsfrage und Hypothese	81
9.3	Dritte Forschungsfrage und Hypothese	81
10	Ausblick	83
	Literaturverzeichnis.....	84
	Abbildungsverzeichnis	89
	Tabellenverzeichnis.....	91
	Abkürzungsverzeichnis.....	92
	Anhang 1 – Interview Mag. Wolf Christoph	93
	Anhang 2 - Interview DI Michalek Roman	103
	Anhang 3 – Nutzer:innenbefragung	116
	Eigenstaatliche Erklärung.....	120

1 Einleitung

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen. Dieses Kapitel dient zur Informationsbeschaffung, wodurch Ziele und Hintergrundinformation der Arbeit klar definiert werden sollen. Es wird ein Einblick in die Problemstellung der daraus resultierenden Forschungsfragen sowie möglichen Hypothesen gegeben. Ebenfalls werden die methodischen Herangehensweisen vorgestellt.

1.1 Problemstellung

Die Daseinsvorsorge kann in vielen ländlichen Gebieten aufgrund unzureichenden Mobilitätsangeboten nicht mehr gewährleistet werden (Ahlmeyer et al. 2018: 531). Darüber hinaus müssen die klassischen öffentlichen Verkehrsangebote wegen Einsparungen und mangelndem Zuspruch reduziert werden, wodurch die Motorisierungsrate eigener Personenkraftwagen weiter steigt. Um dem entgegenzuwirken versuchen Bund und Länder mit Mikro öffentlichen Verkehrssystemen neue Anreize zu schaffen, sodass Menschen aller Altersstufen wieder vermehrt öffentliche, nachhaltige Verkehrsmittel nutzen. Allerdings ist die Implementierung von Mikro ÖV Systemen oftmals mit einigen Chancen und Risiken verbunden. Hohe Anschaffungs- beziehungsweise in weiterer Folge Instandhaltungskosten sind wesentliche Faktoren bei der Projektplanung (BUND (Hrsg.) 2015: 4). Ebenso spielen die Erreichbarkeit und das Mobilitätsangebot für unterschiedliche Altersklassen bedeutende Rollen.

1.2 Zielsetzung

Die Erkenntnis über die Probleme, welche bei der Implementierung von Mikro ÖV Systemen auftreten können, aber auch die Chancen, wodurch die Lebensqualität ganz generell, aber auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wieder steigt, soll erkannt werden. Mit Hilfe der quantitativen Forschung sollen Unterschiede innerhalb der NUTS-3 Region im Nordburgenland erläutert werden.

1.3 Forschungsfrage

Die Mobilitätsentwicklung spielt für die Daseinsvorsorge, das gesellschaftliche Leben, aber auch die Zu- und Abwanderung eine bedeutende Rolle. Welchen Wert Mikro ÖV Systeme für die Bevölkerung in ländlichen Regionen haben, wird oftmals unterschätzt.

Ausgehend von diesem Problem lauten die Forschungsfragen der Masterarbeit wie folgt:

- (1) Welche Problematiken beeinflussen den Aufbau von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen?
- (2) Welche positiven Aspekte und Effekte bringt die Implementierung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen mit sich und kann dadurch die Abwanderung vermindert werden?
- (3) Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Anforderung der Mobilitätsangebote von Mikro ÖV Systemen zwischen den Nutzer:innengruppen?

1.3.1 Hypothesen

Auf Grundlage der Forschungsfragen werden die Hypothesen gebildet. Die Hypothesen stellen den Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit dar und werden von ungewissen Annahmen entwickelt. Ziel ist es, nach Abschluss der Forschung die Hypothesen zu verifizieren oder falsifizieren zu können.

H1: Je höhere Anschaffungs- und vor allem Instandhaltungs- und Wartungskosten entstehen desto eher sind sie ein wesentliches Hemmnis für den Aufbau und die Umsetzung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen.

H2: Die Daseinsvorsorge und die gesellschaftliche Anbindung werden durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen sichergestellt.

H3: Die Mobilitätsanforderungen von Personen unterschiedlicher Altersgruppen sind aufgrund ungleicher Nutzungsmotive verschieden.

2 Methodik

In diesem Kapitel werden die Methoden vorgestellt, welche für die Bearbeitung der vorliegenden Arbeit herangezogen werden. Des Weiteren wird beschrieben, welches Forschungsdesign gewählt wird, um die Forschungsfragen zu beantworten beziehungsweise die Hypothesen verifizieren oder falsifizieren zu können.

Zum Verfassen der Arbeit wird eine detaillierte Literaturrecherche durchgeführt. Der Inhalt der Masterarbeit teilt sich in zwei Teile. Die erste Hälfte der Arbeit beinhaltet den Literaturteil, wobei mit bestehenden wissenschaftlichen Artikeln und relevanten Quellen gearbeitet wird. Im darauffolgenden Forschungsteil, welcher sich sowohl aus einem quantitativen Fragebogen und qualitativen Expert:inneninterviews zusammensetzt, wird die Beantwortung der zuvor vorgestellten Forschungsfragen erwartet. Die einzelnen Daten werden kritisch hinterfragt, gegenübergestellt und diskutiert. Zur Informationsbeschaffung dienen die Onlinedatenbanken der Universität Wien (u:search), google scholar, PubMed sowie Scopus. Zudem werden unterschiedliche Internetseiten – Amt der burgenländischen Landesregierung, Verkehrsclub Österreich, Bundesministerium – für die Bearbeitung der Masterarbeit herangezogen.

Dahingehend werden sowohl Primärdaten – eigenständige Ausarbeitung – als auch Sekundärdaten, aus bestehender Literatur, herangezogen.

2.1 Searchstring

Um die Materie bestmöglich beantworten zu können, wurde ein Searchstring generiert, womit auf den unterschiedlichen Datenbanken gesucht wurde:

- Mobilität in ländlichen Räumen
- Daseinsversorgung in ländlichen Räumen
- Mikro ÖV Systeme
- Nachhaltige Mobilität
- Mobility

Um in weiterer Folge die Auswahl eingrenzen zu können, wurden noch weitere Filter gesetzt:

- Language: English, German
- Publication Date: 10 years

2.2 Experteninterviews

Die Expert:inneninterviews stellen einen wichtigen Beitrag zur Beantwortung der Forschungsfragen, aber auch zur Informationsbeschaffung ganz generell, dar. Einerseits wurde DI Roman Michalek, Geschäftsführer der Firma MIRO Mobility befragt, wodurch Fachwissen zur Thematik beziehungsweise der Ablauf der Implementierung von Mikro ÖV Systemen erworben werden konnte. Andererseits wurde Mag. Christoph Wolf – Landtagsabgeordneter, Bürgermeister – interviewt, welcher das Mikro ÖV System Leithaland Bus mitinitiiert hat. Mit Hilfe der beiden Interviews konnten konkrete Informationen hinsichtlich der Problematiken und Chancen des Projekts gesammelt werden. Des Weiteren konnte Mag. Wolf überschlagsmäßig über die entstehenden Kosten für eine Gemeinde sprechen.

Die Experteninterviews (siehe Anhang) wurden mit Hilfe des Buches „Experteninterviews eine Einführung und Anleitung“ von Mieg H.A. und Brunner B. (2001) erstellt. Es wurden deren Empfehlungen, Anregungen und Herangehensweisen bedacht, adaptiert und herangezogen.

2.2.1 Kontaktaufnahme

Die Kontaktaufnahme mit den Interviewpartnern erfolgte zunächst elektronisch via E-Mail. Dabei wurden Erstinformationen übermittelt sowie das Anliegen beziehungsweise Anforderungen des Experteninterviews kurz erwähnt.

Da die Interviews unabhängige Informationen lieferten wurden zwei divergente Fragebögen ausgearbeitet. DI Roman Michalek überlieferte allgemeines Fachwissen, welches nicht der Literatur entnommen werden konnte. Im Gegensatz dazu wurde Mag. Christoph Wolf über die Implementierung und die Instandhaltung eines Mikro ÖV Systems befragt.

2.2.2 Aufbau des Experteninterviews

Um adäquate Antworten zu erhalten und die Thematik bestmöglich bearbeiten zu können beziehungsweise Antworten auf die Forschungsfragen zu erlangen, wurden vorab Überkategorien für das Experteninterview überlegt. Mit Hilfe der vorab generierten Hypothesen konnten dahingehend nun leitende Fragen gebildet werden.

Die Kategorien für die Befragung wurden folgendermaßen gewählt: (MIEG et al. 2001: 14)

- (1) Einstiegsfragen mit Begrüßung
- (2) Hauptteil mit Fragen zu einzelnen Themen sowie Unterthemen
 - Rahmenbedingungen
 - Spezifische Maßnahmen und deren Einflüsse
 - Organisation
 - Finanzierung
- (3) Abschluss mit kurzem Rückblick und Dank

Die Einstiegsfragen dienen als Angleichung des Themas und sollen einen ersten Überblick über die Arbeit gewährleisten.

Dem Hauptteil werden vier Unterkategorien untergeordnet, sodass das Interview mit Hilfe von offenen Fragen zielgerichtet und teilweise knapp beantwortet werden kann (Gläser et al. 2009: 142). Die Rahmenbedingungen betreffend werden Fragen, welche rechtlichen Hintergrund haben, abgedeckt. Dabei wird beispielsweise gefragt, welche Verordnungen oder Vorschriften bei der Implementierung eines Mikro ÖV Systems berücksichtigt werden müssen. Die Unterkategorie hinsichtlich der Einflüsse unterschiedlicher Maßnahmen deckt die Dauer eines Projektes ab. Dabei soll vor allem die Zeitspanne der ersten Idee bis hin zur Inbetriebnahme erläutert werden. Hinsichtlich der Organisation soll Auskunft über am Projekt beteiligte Personen erlangt werden, zum Beispiel ob die Projektrealisierung von Bürger:innen unterstützt wurde. Bei der Finanzierung steht vor allem die Frage im Raum, ob es dabei unterschiedliche Zuschüsse auf Landes-, Bundes- beziehungsweise Gemeindeebene gibt.

Der Abschluss dient als kurzer Rückblick beziehungsweise Zusammenfassung, wobei abschließende Fragen zum Projekt generell gestellt werden. („Ist das Mikro ÖV Angebot von Ihrer Sicht von der Bevölkerung gut angenommen worden?“)

Im Anhang der Arbeit befindet sich der gesamte Leitfaden zum Experteninterview. Die obig angeführte Ausformulierung bezieht sich auf das Interview mit Mag. Christoph Wolf, da es dabei vor allem um die Implementierung eines Mikro ÖV Systems im Burgenland gegangen ist.

2.2.3 Abwicklung der Interviews

Die Interviews wurden im Juni 2023 durchgeführt. Alle Interviews wurden aufgezeichnet und die Daten aufbereitet, sodass die Inhalte für die Bearbeitung der vorliegenden Arbeit herangezogen werden konnten.

2.2.4 Transkription der Interviews

Um die Auswertung der Interviews zu gewährleisten, wurden diese aufgezeichnet und im Anschluss transkribiert. Basierend auf der Realisierbarkeit wurden die Befragungen nach den vorliegenden Kriterien transkribiert:

- Namensgebung mit Hilfe von Interviewer „I“ und befragte Person „B“
- Keine Transkription von Lückenfüller („ähm, hmm“)
- Keine Pausenkennzeichnung
- Dialekt wird als Hochsprache ausformuliert
- Wörtliche Transkription
- Zeilennummerierung

2.3 Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring

Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring ermöglicht die gewonnen Informationen zu strukturieren und weiterzuverarbeiten. Dadurch lassen sich die Inhalte kategorisieren, wobei die subjektive Interpretation Anwendung findet. Da allerdings die einzelnen Kategorien klar nachvollziehbar sein müssen, entsprechen sie den Anforderungen des wissenschaftlichen Arbeitens (Mayring 2012). Es besteht auch die Möglichkeit bedeutende Aussagen als Zitat anzuführen, diese müssen jedoch dementsprechend gekennzeichnet werden.

2.3.1 Codierung

Die Codierung wurde mit Hilfe von MAXQDA durchgeführt. Für die Codierung wurden folgende Regeln festgelegt und gehandhabt:

- Je nach Bedarf ganze Sätze oder Teile davon
- Mehrere Sätze beziehungsweise Absätze können betreffend eines Codes herangezogen werden

- Codes sind klar und verständlich zu wählen, sodass keine zusätzliche Erklärung benötigt wird

Die untenstehende Abbildung 1 stellt die gewählten Codes visuell dar. Es handelt sich hierbei um jene Kategorien, welche im Rahmen der vorliegenden Arbeit bearbeitet werden, ebenfalls stellen sie die einzelnen Kategorien dar, welche die Forschungsfragen beinhalten.

Codesystem	Count
Codesystem	91
→ Hemnisse, Probleme	10
→ Evaluierung - Was wird benötigt	7
→ Gründe für ein ÖV System	11
→ Alterklassen	7
→ Ältere Personen	8
→ Junge Erwachsene	7
→ Finanzierung	17
→ Förderung - Land	11
→ Förderung - Bund	7
→ Instandhaltungskosten	6
Sets	0

Abbildung 1: Codesystem der Interviews
Quelle: Maxqda Analytic Pro 2022 (eigener Bildausschnitt)

Die genaue Evaluierung hinsichtlich der Codierung wird im Kapitel 5.2 erläutert, wo es zur genauen Bearbeitung der Experteninterviews kommt.

2.4 Quantitativer Fragebogen

Zur Bearbeitung der Arbeit wurde weiters ein quantitativer Fragebogen generiert. Dieser wurde für die Erfassung von Informationen die Bürgerinnen und Bürger betreffend angewendet. Der Fragebogen wurde in der NUTS-3 Region Nordburgenland durchgeführt. Es wurde dabei vor allem die Befragung in der Region Eisenstadt/ Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg durchgeführt.

2.4.1 Likert Skala

Da es sich bei der Meinung zur Mobilitätsentwicklung um subjektive Eindrücke handelt, wird die Likert-Skala als geeignetes Erhebungsinstrument herangezogen. Die Likert Skala wird

verwendet, um die Meinung von außenstehenden Personen zu eruieren. Die Forschungsmethode wurde 1932 von dem amerikanischen Sozialforscher Rensis Likert ins Leben gerufen und dient dazu persönliche Einschätzungen zu erheben. Zu beachten ist, dass die Beurteilung grundsätzlich variieren kann, allerdings in den meisten Fällen – so wie auch in der vorliegenden Arbeit – eine vierstufige Abstufung verwendet wird. Dabei werden die Phrasen „Ich stimme zu“; „Ich stimme eher zu“; „Ich stimme eher nicht zu“ und „Ich stimme nicht zu“ verwendet (Gritsch 2012: 1).

In weiterer Folge benötigt es aber auch die Verwendung der Nominalskala, um bestimmte Kategorien festzulegen, welche sich gegenseitig aussondern. Im nachstehenden Kapitel wird die Anwendung der beschriebenen Skala erläutert.

2.4.2 Nominalskala

Bei dieser Art der Datenerhebung handelt es sich um die niedrigste Skalierung zur Messung von Daten. Es kommt dabei zur Klassifizierung von Merkmalen, welche allerdings nur in eine Kategorie gelangen und die anderen Optionen schließen sich gegenseitig aus (Empirio UG 2023).

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit kommt es dabei zu Fragen wie zum Beispiel „Welcher Altersgruppe ordnen Sie sich zu?“ oder „Gibt es derzeit ein bestehendes Mikro ÖV System in ihrer Heimatgemeinde?“ (Scheck 2023: Nutzer:innenbefragung).

3 Beeinflussungen und spezielle Aspekte von Mobilität im ländlichen Raum

In diesem Abschnitt der Arbeit wird zunächst die Begrifflichkeit „ländlicher Raum“ näher diskutiert. Eine konkrete Definition wird benötigt, um nachstehende Unklarheiten zu vermeiden und den Lesefluss der Arbeit in weiterer Folge nicht zu beeinflussen. Im Anschluss wird auf die unterschiedlichen Dimensionen – soziale, ökologische und ökonomische – eingegangen.

3.1 Definition des ländlichen Raums

Dr. Gerhard Henkel gibt bekannt, dass „der ländliche Raum nicht leicht zu fassen ist“. Der Autor berichtet darüber, dass die Region von ständigen Wandlungsprozessen betroffen ist und „einer schnellfüßigen Darstellung und Generalisierung“ unterliegt (Henkel 2004). Ebenso berichtet Franzen et al. (2008) darüber, dass die vielen unterschiedlichen Definitionen den zeitweiligen Blick auf das individuelle Verständnis von Raum und dessen Wandel wiedergeben.

„Der ländliche Raum wird häufig zunächst lediglich als Kategorie des Nicht-Städtischen aufgefasst und damit negativ definiert. Indikatoren hierfür sind die Bevölkerungsdichte oder weitere Verdichtungs- und Zentralitätsmerkmale“ (Franzen et al. 2008: 1).

Mit welchem Hintergrund die Region „negativ“ assoziiert wird, wird im Text nicht näher erläutert. Ob es sich hierbei um die möglichen schlechten Verkehrsanbindungen, den infrastrukturellen Ausbau generell oder die fehlende gesellschaftliche Anbindung handelt, konnte nicht festgestellt werden. Zwar werden die Bevölkerungsdichte und die Verdichtungs- und Zentralitätsmerkmale angesprochen, allerdings kann dadurch keine Aussage getroffen werden. Denn nur auf Grundlage der Bevölkerungsdichte kann nicht geschlossen werden, dass das Landleben nicht attraktiv erscheint. Weber (2010) kritisiert in ihrem Text ebenso die negative Assoziierung des ländlichen Raumes in Österreich. „Es ist förmlich zu einem Ritual in der Politik geworden, den ländlichen Raum pauschal als möglichst bedürftig und problembehaftet zu präsentieren.“ (Weber 2010: 9)

Die Österreichische Raumordnungskonferenz definiert ländliche Gebiete nach deren Entwicklungspfaden und Entwicklungsperspektiven, sowie dessen unterschiedlichen

Handlungsbedarf. Daraus lassen sich die folgenden drei Unterscheidungen aufstellen: (OEROK 2023)

- (1) Ländliche Gebiete in urbanisierten Regionen
- (2) Durch Intensivtourismus geprägte ländliche Gebiete
- (3) Periphere ländliche Gebiete

Zusätzlich wurde von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) eine Methode entwickelt, welche auf NUTS-3-Ebene¹ mehrere Bezirke zu einer statistischen Einheit zusammenfasst.

Anhand der nun beschriebenen, unterschiedlichen Sichtweisen ist erkennbar, dass keine konkrete Definition vorhanden ist, welche Regionen in Österreich dem ländlichen Raum zuzuordnen sind und welche nicht. In der vorliegenden Arbeit wird dahingehend mit der NUTS-3-Region Nordburgenland gearbeitet und in diesem Gebiet hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung geforscht. Die Gliederung nach NUTS Ebenen spricht jedoch wiederum für die zu Beginn angesprochene Einteilung nach der Bevölkerungsdichte beziehungsweise den von Franzen et al. (2008) angesprochenen Verdichtungs- und Zentralitätsmerkmalen (Franzen et al. 2008: 1).

3.2 Dimensionen der Nachhaltigkeit

Nachstehend wird das Drei-Säulen-Modell (Triple-Bottom-Line) von Elkington (1997) vorgestellt. Das Modell umfasst drei Dimensionen – ökologisch, sozial, ökonomisch – welche für das Konzept der Nachhaltigkeit verantwortlich sind. Da die Nachhaltigkeit auch bei der Entwicklung der Mobilität eine bedeutende Rolle spielt, werden die Dimensionen der

¹ NUTS – Nomenclature des Unites territoriales statistiques – beschreibt eine geografische Systematik, wobei Gebiete nach der Europäischen Union in drei Hierarchiestufen eingeteilt werden. Dadurch können grenzüberschreitende statistische Vergleiche von EU-Regionen getroffen werden. (Statistisches Bundesamt 2023) Die Einteilung nach NUTS Regionen sieht wie folgt aus:

- (1) NUTS 1 – drei bis sieben Millionen Einwohner:innen
- (2) NUTS 2 – 0,8 bis drei Millionen Einwohner:innen
- (3) NUTS 3 – 150.000 bis 800.000 Einwohner:innen

Nachhaltigkeit herangezogen und unter speziellen Aspekten der Mobilitätsentwicklung angesehen.

3.2.1 Ökologische Dimension

Die ökologische Dimension zielt darauf ab, dass natürliche Ressourcen nur mit Maß und Ziel verwendet werden sollen. Im Fokus steht beispielsweise die Reduktion von CO₂-Emissionen. Ebenso sollen Lärm und die Flächenversiegelung minimiert werden, sodass die Natur und Umwelt für die nachfolgenden Generationen erhalten bleibt (Drengner et al. 2016: 122).

3.2.2 Soziale Dimension

Hierbei steht vor allem die Sicherstellung der sozialen Gerechtigkeit im Vordergrund. Unabhängig von Alter, Geschlecht, Bildung, Einkommen et cetera sollen alle Menschen am gesellschaftlichen Leben teilhaben dürfen.

Dies spielt vor allem hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung in ländlichen Regionen eine bedeutende Rolle, da oftmals ältere Personen darunter leiden, dass die Anbindung an gesellschaftliche Attraktionen verloren geht (Drengner et al. 2016: 122). Ebenso spricht DI Michalek im Experteninterview davon, dass es „einen sehr starken Überhang von älteren Personen“ (Michalek 2023: Z115 – 116) hinsichtlich der Nutzung von ÖV Systemen im Burgenland gibt, wodurch die Aussage von Drengner et al. bestätigt werden kann.

3.2.3 Ökonomische Dimension

In Anbetracht anstehender Mobilitätsentwicklungen ist es wichtig zu betonen, dass die Projektimplementierung auch eine ökonomische Dimension beinhaltet, welche einen langfristigen wirtschaftlichen Nutzen mit sich bringen soll. Dahingehend spielt die ökonomische Dimension vor allem für Wachstumschancen eine bedeutende Rolle (Drengner et al. 2016: 122). Vor allem sei es wichtig, nicht in eine Negativ spirale zu gelangen. Dem Interview ist zu entnehmen, dass ein System, sobald es einmal einen schlechten Ruf erfährt, oftmals nicht mehr aus dieser Spirale flussabwärts hinauskommt und ein Projekt dadurch sogar scheitern kann (Michalek 2023: Z187-189). Dies wäre aus ökonomischer Sicht fatal.

Anhand der nun vorgestellten Dimensionen ist erkennbar, dass all diese eine bedeutende Rolle für die Mobilitätsentwicklung spielen. Sie stellen die Grundlage für die Implementierung neuer

Mobilitätsangebote dar und zeigen die unterschiedlichen Aspekte auf, welche für die Befriedigung gesellschaftlicher Anforderungen verantwortlich sind.

3.3 Entwicklung ländlicher Räume

„Vom Rückgang der Infrastruktur sind vor allem ländliche Kleingemeinden betroffen“ (Machold, Tamme 2007: 41). Das obenstehende Zitat zeigt die besorgniserregende Kenntnis, welche Ingrid Machold und Oliver Tamme im Zuge eines Forschungsprojektes erlangen konnten. Dem gegenüber steht die untenstehende Aussage von Dangschat (2019), welcher den gesellschaftlichen Wandel und das damit verbundene Mobilitätsverhalten analysiert.

„Zugeparkte Straßen und Plätze in den Städten, Staus auf Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen, Autoabhängigkeit (...) sind die negativen Seiten einer automobilen Gesellschaft“ (Dangschat 2019: 8). Dass sowohl Städte als auch der ländliche Raum vom demographischen Wandel betroffen sind, zeigt die Aussage sowohl von Machold und Tamme, als auch von Dangschat. Die beiden Regionen haben jedoch mit divergenten Problemen zu kämpfen und müssen versuchen, diese mit unterschiedlichen Möglichkeiten zu beheben. Da das Ziel primär ländliche Gebiete sind, wird in diesem Kapitel nur sekundär auf die Veränderung der städtischen Gebiete eingegangen.

In der Literatur wird das Problem der erhöhten motorisierten Fortbewegung beschrieben, welches als Zusammenspiel von Stadt und Land entsteht. Auf Grund eingestellter öffentlicher Verkehrsmittel müssen immer mehr Personen zu Alternativen – zumeist dem Personenkraftwagen – zurückkommen. Dadurch entstehen Parkknappheit in den Städten, „Staus auf Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen“ (Dangschat 2019: 9), sowie eine erhöhte Belastung der Umwelt. Doch was sind die Ursachen für den Rückgang öffentlicher Verkehrsmittel? Warum wurden bereits 1995 vierzehn Nebenbahnen der österreichischen Bundesbahnen stillgelegt (Machold, Tamme 2005: 46)? Der demographische Wandel wird als Ursache herangezogen und in der Literatur verantwortlich gemacht.

Unter dem demographischen Wandel versteht man die Änderung der Altersstrukturen. Dabei wird ein immer höherer Anteil der älteren Menschen identifiziert, mit einem sinkenden Anteil der jüngeren Menschen. Diese Erkenntnis lässt sich beinahe auf alle hochentwickelten Länder umlegen (Lebhart 2003: 674).

In den nachstehenden Kapiteln werden drei mögliche Faktoren vorgestellt, welche die Entwicklung in ländlichen Räumen beeinflussen. Es handelt sich dabei um die,

- (1) Bevölkerungsstruktur
- (2) Daseinsvorsorge
- (3) Wahl des Wohnstandortes.

Die drei obenstehenden Einflüsse wurden ausgewählt, da diese in der Literatur häufig im Diskurs stehen und bei der Entwicklung eine bedeutende Rolle spielen. So erforscht Knie et al. über einen Zeitraum von zwei Jahren, inwiefern sich die Mobilität verändert. Durch die Befragungen konnte festgestellt werden, dass drei Faktoren – Raumbezug, Einkommen und Alter – die Mobilität von Menschen stark beeinflusst (Knie et al. 2021).

3.3.1 Bevölkerungsstruktur

Schipfer (2005) berichtet darüber, dass die Einwohnerzahl Österreichs in den nächsten 20 Jahren noch kontinuierlich wachsen wird. Als besorgniserregend bezeichnet er hingegen die Veränderung der Altersstruktur. Vor allem die Personenanzahl der über 60-Jährigen, sowie jene der über 75-Jährigen steigt stark an. Die Anzahl der erwerbstätigen Menschen im Alter zwischen 15 und 60 Jahren nimmt langfristig um 10 Prozent ab. Daraus resultiert, dass vor allem Kindergartenkinder aber auch Schülerinnen und Schüler vom infrastrukturellen Wandel betroffen sind. Diese Bevölkerungsgruppe benötigt Verkehrsmittel, um zu Schulen und Kindergärten gelangen zu können, aber auch der mittelfristige Anstieg dieser Altersgruppen (Kindergartenkinder, Schülerinnen und Schüler) macht Aus- beziehungsweise Neubauten von betroffenen Gebäuden (Kindergärten, Schulen) notwendig (Schipfer 2005: 5).

3.3.2 Daseinsvorsorge

„Was unter Daseinsvorsorge verstanden und nachgefragt wird, verändert sich im Lauf der Zeit“ (Machold, Tamme 2007:48). Die beiden Autoren sprechen dabei über die „flächendeckende Erschließung des ländlichen Raumes“ durch den Ausbau des Straßennetzes beziehungsweise der Motorisierung im Allgemeinen. Ebenso wird angeführt, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung heutzutage andere sind als vor 30 Jahren. Nichts desto trotz stellt die Daseinsvorsorge immer häufiger ländliche Gebiete vor große Herausforderungen (Ahlmeier et al. 2018: 1). Der damit verbundene Rückgang von Nahversorgern ist besonders besorgniserregend. Machold und Tamme (2007) zeigen auf, dass bereits im Jahr 2001 ein

Viertel aller Gemeinden keinen Nahversorger mehr hatte. Lebensmittelgeschäfte verlagern sich zunehmend an zentrale Orte – Bezirkshauptstädte – oder entstehen „auf der grünen Wiese“ (Machold, Tamme 2007: 46). Daraus resultiert, dass vor allem jene Bevölkerungsgruppen, welche keine motorisierte Fortbewegung zur Wahl hat, immer häufiger an deren Grenzen stoßen.

3.3.3 Wahl des Wohnstandortes

Herget (2015) spricht in seinem Buch darüber, dass „in den letzten Jahren viele Hochqualifizierte aus ländlichen Räumen abgewandert sind“. Hervorzuheben sind hierbei vor allem Frauen, welche zunehmend als Vollbeschäftigte arbeiten und der Haushalt vermehrt aufgeteilt wird. Um der Abwanderung entgegenzuwirken, muss es das Ziel sein, für Familien mit kleinen Kindern attraktiv zu werden. Ländliche Räume können mit Familienfreundlichkeit punkten und so die Landflucht minimieren.

3.4 Verwendungszweck der Mobilität

In den voranstehenden Kapiteln wurde nun die Entwicklung der urbanen Gebiete beschrieben, sowie auf Ursachen der Abwanderung, Zuwanderung oder der unveränderten Bevölkerungsstruktur eingegangen. Ebenso wurden bereits mögliche Einflüsse vorgestellt, weshalb die Menschen öffentliche Verkehrsmittel beziehungsweise eine gut ausgebaute Infrastruktur im Allgemeinen benötigen. In diesem Abschnitt der Arbeit werden mögliche Verwendungszwecke der Mobilität erläutert. Zunächst wird die Thematik generell beleuchtet und im Anschluss werden die einzelnen Daten des Bundeslandes Burgenland vorgestellt.

Zu Beginn wird die Frage gestellt, weshalb sich die Bevölkerung fortbewegen möchte. Hierfür gilt es zunächst den zentralen Begriff *Mobilität* zu erklären. Herry et al. (2012) beschreiben die Mobilität als „Bewegung von Menschen und Dingen in Räumen“ (Herry et al. 2012: 87). Den Ursprung findet das Wort im 18. Jahrhundert, wo es mit „beweglich“ und „einsatzbereit“ assoziiert wurde. Dahingehend kann davon gesprochen werden, dass der Begriff sowohl physisch, psychisch als auch sozial als „Beweglichkeit“ definiert wird. In welcher Form diese Bewegung stattfindet, ist abhängig von der physischen Mobilität. Diese kann sowohl in die Wandermobilität als auch die Verkehrsmobilität unterteilt werden. Bei der Wandermobilität handelt es sich um eine räumliche Bewegung, welche einen dauerhaften Wechsel der Wohnung beziehungsweise des Wohnortes vorsieht. Die Verkehrsmobilität, auch

zirkuläre Mobilität genannt, beinhaltet die tägliche sich wiederholende Veränderung des Ortes (Herry et al. 2012: 87).

Im Zuge der vorliegenden Arbeit wird der Begriff *Mobilität* als zirkuläre Mobilität verwendet, wobei es sich um die Ortsveränderung außerhalb der eigenen Wohnung und allen Alltagsaktivitäten handelt, welche in diesem Zusammenhang stehen.

3.4.1 Pendlerinnen und Pendler

Unter Pendlerinnen und Pendler werden all jene Menschen verstanden, die eine längere Strecke zum Arbeitsplatz zurücklegen müssen (Bundesministerium für Finanzen [28.03.2023]). Betrachtet man die Pendlerstatistik der Statistik Austria, so ist ersichtlich, dass diese in zwei Teile gegliedert wird. Einerseits unterscheidet man Pendlerinnen und Pendler, welche zum Arbeitsort pendeln. Andererseits untersucht man auch jene Personen, welche zur Ausbildungseinrichtung pendeln. So konnten im Jahr 2020 über 2,3 Millionen Pendlerinnen und Pendler zum Arbeitsort festgestellt werden. Dabei wurden durchschnittlich 27 Kilometer und eine Wegzeit von 26 Minuten zurückgelegt (Statistik Austria [28.03.2023]).

Die untenstehende Abbildung zeigt die einzelnen Bundesländer und deren durchschnittliche Wegzeit in Minuten. Es ist ersichtlich, dass das Burgenland den höchsten Anteil der Erwerbspendler:innen mit 35 Minuten Wegzeit darstellt, gefolgt von den beiden Bundesländern Kärnten und Niederösterreich mit einer durchschnittlichen Wegzeit von 31 Minuten. Durch Abbildung zwei ist erkennbar, dass das Burgenland an erster Stelle hinsichtlich Pendlerinnen und Pendler in Österreich steht und dadurch die Verwendung von mobilen Anbindungen in Frage gestellt werden kann (Statistik Austria [28.03.2023]).

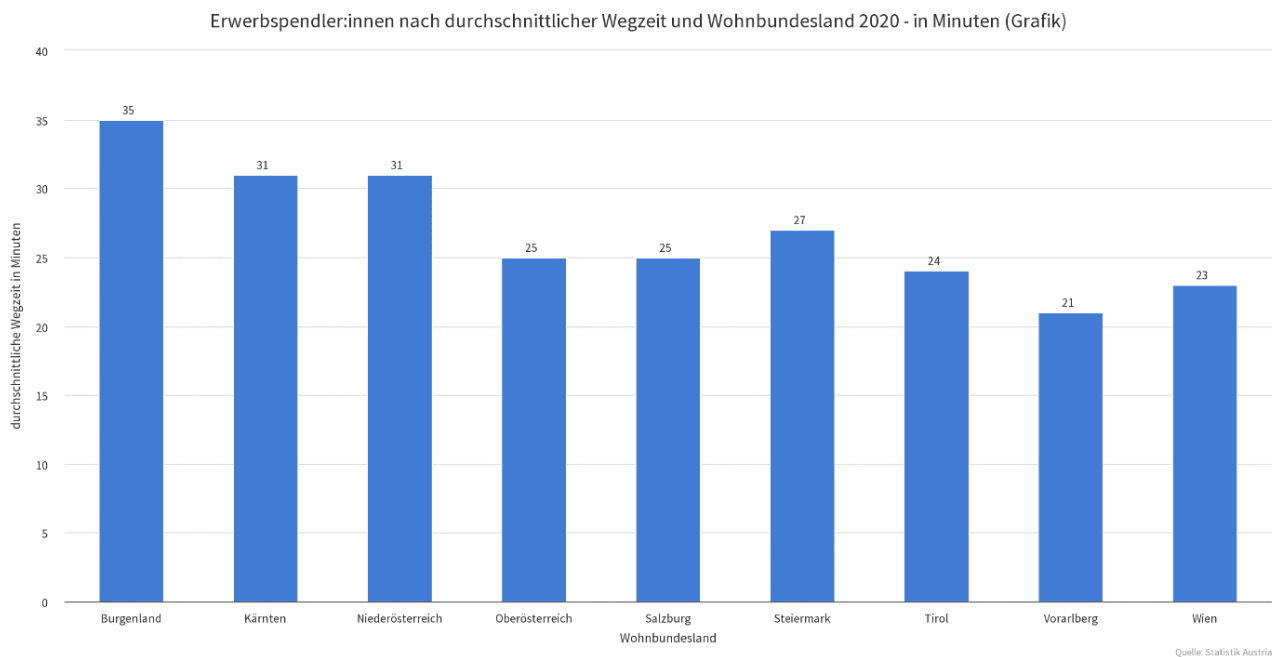


Abbildung 2: Erwerbspendler:innen in Österreich nach durchschnittlicher Wegzeit
Quelle: Statistik Austria 2023: Arbeitsort und Pendeln [28.03.2023]

Die untenstehende Tabelle zeigt die Pendlerinnen und Pendler, welche die Statistik Austria als Pendler und Pendlerinnen zur Ausbildungseinrichtung bezeichnet. Dabei ist ersichtlich, dass bereits Schülerinnen und Schüler der allgemeinen Pflichtschulen auf das Pendeln angewiesen sind. Die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler nimmt mit zunehmendem Ausbildungsgrad ab. Ursache dafür sind die möglichen Umzüge zu den jeweiligen Hochschulen. Im Zuge der Experteninterviews, welche im Rahmen der vorliegenden Arbeit stattgefunden haben, wurde als weiteren Grund genannt, dass auch der Faktor Führerschein und ein eigenes Auto eine wesentliche Rolle spielen, weshalb die Anzahl der benötigten öffentlichen Verkehrsmittel mit zunehmenden Alter zunächst abnimmt und später wieder wächst (Michalek 2023: Z103).

Tabelle 1: Pendler:innen zur Ausbildungseinrichtung
Datengrundlage: Statistik Austria 2023: Pendeln zum Ausbildungsort. [28.03.2023]

Gemeindeauspendler:innen (Stand: 2020)		
Allgemeine Pflichtschulen	Weiterführende Schulen	Hochschule
157 309	150 328	60 280

3.4.2 Arbeitswege

Wie bereits im vorherigen Kapitel vorgestellt, müssen jährlich über 2,2 Millionen Menschen zu ihrer Arbeitsstätte pendeln (Statistik Austria [28.03.2023]). Dahingehend spielt der Arbeitsweg eine bedeutende Rolle in Anbetracht der Mobilitätsnutzung. Der Verkehrsclub Österreich – VCÖ – gibt in einem Artikel bekannt, dass Arbeits- und Dienstwege mehr als die Hälfte des werktäglichen Personenverkehrs verursachen. Die untenstehende Abbildung zeigt die generelle Personenkraftwagen – PKW – Nutzung. Der Grafik kann entnommen werden, dass 39% dabei den Arbeitsweg darstellen.

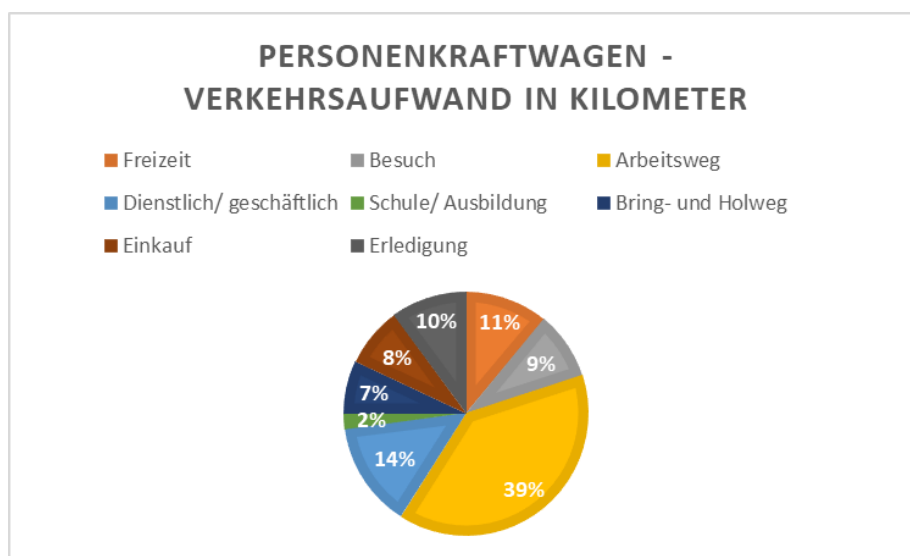


Abbildung 3: Personenkraftwagen Verkehrsaufwand in Kilometer
Datengrundlage: VCÖ (Hrsg.) Arbeitswege auf Klimakurs bringen 2020: 11; eigene Darstellung

Auf Grund fehlender Arbeitsplätze in ländlichen Regionen kommt es zum erhöhten Verkehrsaufwand. Aber auch der wirtschaftliche Wandel spielt eine bedeutende Rolle. Durch die Minimierung der Arbeitskräfte im Land- und Forstwirtschaftsbereich, sowie den Rückgang von lokalen Schulen, Postfilialen, Polizeistationen aber auch Nahversorgern, ist das Arbeitsangebot in den letzten Jahren in ländlichen Gebieten stark geschrumpft. Ein weiterer wesentlicher Faktor, welchen der Verkehrsclub Österreich ebenso anführt, ist das steigende Ausbildungsniveau bei jungen Erwachsenen, wodurch nicht ausreichend adäquate Arbeitsplätze zur Verfügung stehen (VCÖ (Hrsg.) 2020-01: 10).

3.4.3 Schul- und Ausbildungswege

In diesem Abschnitt werden nun Schul- und Ausbildungswege, welche beinahe täglich stattfinden, diskutiert. Betrachtet man die Wege zur Schule in Österreich, kann der Literatur entnommen werden, dass diese rund 8% aller Verkehrswege in Anspruch nehmen. Innerhalb dieser acht Prozent kann zusätzlich noch zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln – Personenkraftwagen, Bus/Bahn, Fußweg, Fahrrad – unterschieden werden. Im Artikel „In Gemeinden und Regionen Mobilitätswende voranbringen“ (2019-01) vom Verkehrsclub

ist ersichtlich, dass sich die divergenten Verkehrsmöglichkeiten folgendermaßen aufgliedern:²

- 21 % Personenkraftwagen
- 46% Bahn beziehungsweise Bus
- 27% Fußweg
- 6% Fahrrad

Die Auflistung zeigt, dass bereits viele Wege klimafreundlich – Fußweg, Fahrrad – zurückgelegt werden, allerdings dennoch ein großer Anteil mit Autos oder anderen CO₂ verursachenden Fahrzeugen durchgeführt werden.

Als wesentlichen Faktor werden dabei nicht nur die Bequemlichkeit „sondern auch (...) eingeübte Routinen“ angeführt (VCÖ (Hrsg.) 2020-01: 12).

3.4.4 Freizeitwege

„Flexiblere Arbeitszeiten, eine steigende Anzahl von aktiven älteren Menschen und eine große Auswahl an Freizeitangeboten führen zur Zunahme des Freizeitverkehrs.“ (VCÖ (Hrsg.) 2016: 2). Allerdings ist Österreich im Vergleich zu anderen Ländern Europas eher weniger körperlich aktiv. Um die Aktivität zu fördern und fordern ist es wichtig, dass Sportstätten beziehungsweise Bewegungsangebote gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar sind. Dennoch ist zu verzeichnen, dass als „Freizeitwege“ nicht nur jene gezählt werden, welche mit Bewegung in Verbindung zu setzen sind, sondern auch das „Shoppen“. Dabei gibt jede dritte Personen an, mehrmals im Monat dem Einkaufen von Kleidungsstücken nachzugehen und dadurch entstehen

² Innerhalb dieser Auflistung wurde die Verkehrsmittelwahl zur Schule aller 6- bis 14-Jährigen in Prozent dargestellt.

abermals unterschiedliche Problematiken hinsichtlich der Erreichbarkeit. Kostenlose Parkplätze, viele Geschäfte und vieles mehr, machen das Einkaufen in Einkaufszentren attraktiv. Im Gegensatz dazu stehen die oft gut öffentlich erreichbaren Einkaufsstraßen im Stadtkern (VCÖ (Hrsg.) 2016: 4).

Anhand der nun beschriebenen Verwendungszwecke wurde ersichtlich, dass die Bevölkerung auf Grund unterschiedlicher Gegebenheiten auf verschiedene Verkehrsmittel angewiesen ist. Als besonders wichtigen Faktor lässt sich anführen, dass das Auto oftmals nur aus reiner Bequemlichkeit als Vorreiter gilt. Aber auch die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel steht für die unterschiedlichen Altersstufen im Diskurs. Aus den obig beschriebenen Ursachen der Verwendungszwecke gilt es ein adäquates Angebot zu schaffen, welches einerseits nutzerinnen- und nutzerfreundlich, aber andererseits auch klimaneutral zu bewältigen ist. Zudem muss die Frage gestellt werden, ob die jeweiligen Verkehrsmittel – von der Anschaffung bis zur Instandhaltung – finanzierbar sind.

Im nächsten Abschnitt der Arbeit wird ein Einblick in die Entwicklung bis hin zur Instandhaltung unterschiedlicher Mikro öffentlicher Verkehrssysteme (Mikro ÖV Systeme) gegeben. Was unter der Begrifflichkeit verstanden wird und wie es zu einer solchen Projektentwicklung kommt, wird im nachstehenden Kapitel erläutert.

4 Mikro ÖV Systeme im ländlichen Raum

In diesem Abschnitt der Arbeit wird nun das alternative Verkehrskonzept – Mikro ÖV – vorgestellt und dessen Funktion als auch Definition erläutert. Zu Beginn kann gesagt werden, dass die Verkehrsplanung einer Veränderung unterliegt. „Bis in die 70er Jahre wurde die Verkehrsplanung ausschließlich unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben“ (Kirchhoff et al. 2007: 18) und unterlag daher einer reinen „Dimensionierungsaufgabe“. Heutzutage spielen Faktoren der Gesellschaft und der Umwelt eine wesentliche Rolle und müssen bei der Planung neuer Verkehrskonzepte beachtet werden (Kirchhoff et al. 2007:18).

4.1 Begriffsbestimmung Mikro ÖV

Unter Mikro ÖV Systeme, ausgeschrieben Mikro öffentliche Verkehrssysteme, werden „kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzer orientierte Verkehrsangebote“ verstanden. Dabei geht es vor allem darum, urbane, dünn besiedelte Räume aufzuwerten und der Bevölkerung Transportdienstleistungen zur Verfügung zu stellen. Das Ziel ist es, die Verkehrsnachfrage von Gemeinden oder Kleinregionen, auch flächenübergreifend abzudecken und die Daseinsvorsorge zu gewährleisten (BMK (Hrsg.) 2023).

In der Literatur findet man allerdings auch noch die Unterscheidung zwischen lokalen und regionalen Mikro ÖV Systemen (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 8).

Diese Arbeit beschäftigt sich mit lokalen Systemen, dahingehend ist immer die Nahmobilität von Gemeinden, in welchen ein öffentliches Verkehrssystem nicht ausreicht, gemeint. Die Funktionen eines solchen alternativen Verkehrskonzept wird im Kapitel 4.2 vorgestellt.

4.2 Funktionen von Mikro ÖV Systemen

Mikro ÖV Systeme haben unterschiedliche Funktionen, welche dafür sorgen sollen, dass alle Altersklassen, Wünsche und Anforderungen berücksichtigt werden. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Hrsg.) gibt auf dessen Homepage bekannt, welche Funktionen dies sind.

Nachstehend werden nun die Einzelnen vorgestellt und im Anschluss näher erläutert.

- (1) Zubringerfunktion zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs
- (2) Versorgungsfunktion zur Sicherung der Daseinsvorsorge
- (3) Optimierungsfunktion zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit beziehungsweise Kostenoptimierung im ÖV

Ad1) Fungieren Mikro ÖV Systeme als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr, wird dessen Nutzung ebenso aufgewertet. Auf Grund der erhöhten Nutzung kommt es zu einem erhöhten Modal-Split, wodurch der öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV) ebenso profitiert (BMK (Hrsg.) 2023).

Ad2) Wie bereits in den vorherigen Kapiteln beschrieben, mussten in den letzten Jahren immer häufiger Nahversorger ihre Geschäftsflächen schließen. Durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen kann „die Nachfrage nach lokalen Versorgungseinrichtungen“ unterstützt werden und die Abwanderung in ländlichen Räumen minimiert werden (BMK (Hrsg.) 2023).

Ad3) Die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit spielen bei der Implementierung von ÖV System eine bedeutende Rolle. Besteht in ländlichen Räumen keine hohe Nachfrage nach öffentlichen Verkehrssystemen - wodurch die Finanzierung von traditionellen Verkehrsmittel nicht rentabel wäre - bieten Mikro ÖV Systeme die mögliche Ersatzfunktion (BMK (Hrsg.) 2023).

Die nun vorgestellten Funktionen sind jene, welche das Bundesministerium auf deren Internetseite anführt. Anhand der Literatur ist erkennbar, dass vor allem die Daseinsvorsorge eine bedeutende Rolle spielt. Die gesellschaftliche Anbindung aller Generationen soll gewährleistet sein, sowie auch die Erreichbarkeit von lebensnotwendigen Geschäften (VCÖ (Hrsg.) 2014; BMK (Hrsg.) 2023; Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011). Um die einzelnen Funktionen und Anforderungen evaluieren zu können benötigt es eine Bedarfserhebung der einzelnen Gemeinden, sodass im Anschluss ein adäquates Angebot zur Verfügung gestellt werden kann (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 8).

Doch wer nun tatsächlich das Verkehrsangebot benötigt, wird auf Grundlage der möglichen Funktionen nicht beantwortet. Um der Thematik nachzugehen, kann das Handbuch „Ohne eigenes Auto mobil“ herangezogen werden. Dieses wurde 2011 vom Klima und Energiefonds veröffentlicht und beinhaltet von der Idee bis hin zur Implementierung unterschiedliche Informationen. So wird darin, wie auch in einigen Texten des Verkehrsclubs Österreichs (VCÖ) verlautbart, dass vor allem ältere Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Zu

beachten gilt, dass unterschiedliche Mobilitätsanforderungen von den einzelnen Altersklassen gefordert werden. So möchte die ältere Generation einerseits die Sicherstellung der Daseinsvorsorge, sowie die Anbindung an das gesellschaftliche Leben im Allgemeinen, andererseits benötigt die jüngere Generation oftmals flexible Angebote, welche je nach Bedarf und Bedürfnis zur Verfügung stehen sollen. Im Allgemeinen wird in der Literatur angeführt, dass die Mobilität und das Angebot dazu, einen wesentlichen Bereich hinsichtlich der Attraktivität einer Gemeinde spielen. Im weiteren Sinne ist auch die Zu- beziehungsweise Abwanderung einer Region von Bedeutung (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 11; VCÖ (Hrsg.) 2014).

4.3 Betriebsweise von Mikro ÖV Systemen

Gewöhnlich wird in der Literatur davon gesprochen, dass alternative Betriebsweisen, wie Mikro ÖV Systeme, abhängig vom „Bedarfsverkehr“ und dem „Bedarfsbus“ sind. Betrachtet man jedoch die Definition von Kirchhoff 2002 IN: Kirchhoff et al. 2007: 4 ist ersichtlich, dass die Nachfrage der ausschlaggebende Faktor für die Implementierung alternativer Betriebe ist.

„Verkehrsbedarf entsteht wenn zur Durchführung von Aktivitäten der Ort gewechselt werden muss. Verkehrsnachfrage entsteht, wenn der Verkehrsbedarf mit einem bestimmten Verkehrsmittel realisiert wird. Bei einem idealen Verkehrsangebot sind Verkehrsbedarf und Verkehrsnachfrage identisch. Je schlechter das Verkehrsangebot ist, desto geringer ist der Anteil des Verkehrsbedarfs, der in Verkehrsnachfrage umgesetzt wird.“ (Kirchhoff 2002 IN: Kirchhoff et al. 2007: 4).

Auf Grund der nun vorgestellten Definition ist ersichtlich, dass die Planung eines öffentlichen Verkehrssystems grundsätzlich vom jeweiligen Bedarf ausgeht, jedoch die Nachfrage, für die Steuerung der Fahrtenintervalle verantwortlich ist. Rückblickend auf die in Kapitel 4.2 vorgestellten Funktionen, kann gesagt werden, dass auf Basis dieser und dessen auftretender Nachfrage ein neues ÖV System aufgebaut wird oder nicht.

In weiterer Folge kann zwischen verschiedenen Betriebsformen von Mikro ÖV Systemen unterschieden werden, welche nun im nachstehenden Kapitel vorgestellt werden.

4.4 Betriebsformen von Mikro ÖV Angeboten

Aufgrund des steigenden Bedarfs an flexibleren Linienangeboten hat sich das betriebliche Spektrum von Mikro ÖV Angeboten erweitert, wodurch verschiedene Betriebsformen entstanden sind (Steinrück et al. 2010: 37; Sommer et al. 2016: 23).

Um den öffentlichen Personennahverkehr gliedern zu können, wird die alternative Bedienungsform von Dr. Mehlert herangezogen. Dabei wird zwischen vier Überkategorien unterschieden – Linienbetrieb, Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb und dem Flächenbetrieb (Mehlert 2001:31). In seinem Buch „Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV: Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen“ berichtet Mehlert davon, dass es eine Aufteilung benötigt, um in weiterer Folge differenzieren zu können, wird.

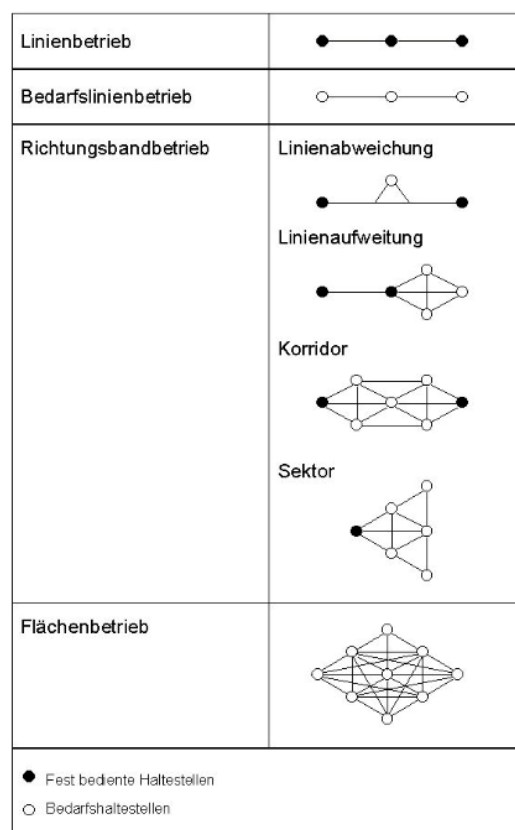


Abbildung 4: Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr
Quelle: Mehlert 2001: 31

Die Abbildung vier zeigt dabei die unterschiedlichen Bedienungsformen und die damit zusammenhängenden Haltestellen, welche im öffentlichen Personennahverkehr benötigt werden. Betrachtet man die alternative Bedienungsform stellt man fest, dass es flexible

Bedienungszeiten benötigt, aber auch eine räumliche Flexibilisierung. Dem gegenüber steht der traditionelle Linienverkehr, welcher nach festgelegten Zeiten und bestimmten Haltestationen fährt. Um die flexiblen Bedienungszeiten umsetzen zu können, bedarf es an bedarfsabhängigen Fahrzeugen, welche mit Hilfe des Telefons bestellt werden können und so auch die Abholung bestimmt werden kann (Mehlert 2001: 31).

Der *Linienbetrieb*, welcher in Abbildung vier dargestellt ist, stellt dabei den am häufigsten auftretenden Fall dar. Es wird dabei ein Fahrzeug bedient, wobei die Haltestellen zwischen den jeweiligen Bereichen festgelegt sind und nach einem vorgegebenen Fahrplan betrieben werden. Beim *Bedarfslinienbetrieb* liegt ebenso ein Fahrplan und eine festgelegt Strecke auf, allerdings benötigt es für die Verwendung eine Anmeldung, wobei die benötigte Haltestelle und Abholzeit bekanntgegeben werden muss (Mehlert 2001: 1). „Fest bediente Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und Bedarfshaltestellen in kleineren Ortschaften, die nur bei Nachfrage angefahren werden“ (Sieber 2002: 3), kennzeichnen den *Richtungsbandbetrieb*. Ein festgelegter Fahrplan, sowie der individuelle Ausstieg – bei dafür vorgesehenen Haltestellen oder vor der Haustür – sind ein weiteres Merkmal des Richtungsbandbetriebs. Zudem wird hierbei noch zwischen Ausprägungsformen unterschieden – Linienabweichung, Linienaufweitung, Korridor und Sektor (Mehlert 2001: 31). Der *Flächenbetrieb* stellt ein komplexes Geflecht dar, welches einerseits die Bedienungsform Haltestelle-zu-Haltestelle und andererseits Haustür-zu-Haustür ermöglicht. Dahingehend findet der Transport nach räumlicher und zeitlicher Verteilung innerhalb eines definierten Gebietes statt und die Reihenfolge ist daher zufällig.

Der Literatur sind ähnliche Betriebsformen auch von Kirchhoff et al. 2007, Sommer et al. 2016 oder Sieber 2002 zu entnehmen. Jene von Mehlert (2001) findet allerdings zumeist Anwendung bei der Erläuterung unterschiedlicher Mikro ÖV Systeme, weshalb diese hierbei als Hauptquelle Anwendung findet.

In den folgenden Kapitel werden nun von der Implementierung über die Finanzierung bis hin zur Verwendung die einzelnen Schritte erläutert.

4.5 Finanzierung und Instandhaltung

Die Finanzierung und Instandhaltung sind jene beiden Punkte, welche bei der Implementierung eines Mikro ÖV Systems eine bedeutende Rolle spielen. Ebenso werden die beiden angeführten Schritte als ineinander verschmolzen betrachtet, da die Finanzierung per se bereits für die

Instandhaltung verantwortlich ist. Der Verkehrsclub Österreich berichtet von einer zumindest dreijährigen Budgetierung, sodass Ausgaben wie – Personal- und Fahrzeugkosten, Verwaltung, Werbung, Information und Schulung – gedeckt sind (VCÖ (Hrsg.) 2014: 3). Der Herausgeber „Klima- und Energiefond“ gibt in seinem Handbuch bekannt, dass „die Gesamtkosten für ein Jahr“ die Planungsgrundlage darstellen (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 16).

DI Michalek berichtet im Interview davon, dass „es da von Bundesseite eine Förderschiene gab über den Klima- und Energiefond (...) 3 Jahre lang“ (Michalek 2023: Z136), wodurch die Gesamtkosten gedeckt wurden. Diese Förderschiene gibt es allerdings nicht mehr (Michalek 2023: Z148). Mag. Wolf (Interview) spricht hingegen davon, dass es sich um „eine bewusste politische Entscheidung“ (Wolf 2023: Z119) handelt und man sich bloß die Frage stellen muss, ob man die Verantwortung auf „lange Sicht“ vertreten kann (Wolf 2023: Z120).

Um ein abgesichertes und qualitatives System aufzubauen, benötigt es einzelne Schritte, wobei alle eventuellen Kosten und nicht vorhersehbaren Kosten beinhaltet sind. Dahingehend wird die Empfehlung des Ministeriums, welche im Zuge des Klima- und Energiefonds präsentiert wurde, vorgestellt. Diese beinhaltet die untenstehenden Aspekte:

- (1) Anschaffungskosten
- (2) Fixkosten
- (3) Variable Kosten

Die nun obenstehenden Kriterien werden im Anschluss genauer veranschaulicht. Hinsichtlich der Anschaffungskosten ist zu erwähnen, dass dabei die Literatur immer von öffentlichen, aber auch privaten Stellen spricht, welche hierbei zur Anwendung kommen können. Mögliche Sponsoren und Sponsorinnen können als „Anschubfinanzierung“ fungieren und ein Projekt ins Leben rufen (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 16; VCÖ (Hrsg.) 2014; Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2021). Die Anschaffungskosten beinhalten hierbei vor allem das Fahrzeug selbst, ein adäquates Telefonsystem, Homepage, Callcenter und Ähnliches (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 16).

Die Fixkosten betreffend kann der Literatur entnommen werden, dass es sich hierbei vor allem um – „Fahrzeughaltungskosten, Versicherungs- und Personalkosten und Marketingkosten“ handelt (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 16).

Die variablen Kosten inkludieren all jene Kosten, welche unvorhersehbar, aber auch regelmäßig auftreten können. Dazu werden die folgenden gezählt: Sprit, Reparaturkosten,

laufende Kommunikation mit den Kunden und Kundinnen (Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011: 16).

Der Verkehrsclub Österreich (Hrsg.) 2014, gibt in seinem Artikel „Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern“ Auskunft darüber, dass „neben den Fahrgeldeinnahmen bei Vereinsmodellen, Sponsoren, Werbeflächen am Fahrzeug und laufende Förderungen von Gemeinden und einzelnen Bundesländern möglich sind. Des Weiteren werden die unterschiedlichen weiteren Möglichkeiten – Kooperationen, Partnerbetriebe – vorgestellt (VCÖ (Hrsg.) 2014: 3). Jenes Projekt – Leithalandbus –, welches auch im Zuge der Masterarbeit näher behandelt wird, beinhaltet eine Kooperation mehrerer Gemeinden. Nähere Informationen werden dazu im Kapitel 4.6 vorgestellt. Im Allgemeinen handelt es sich hierbei jedoch um die Verteilung der Kosten auf mehrere Gemeinden, wodurch mehrere Ziele angefahren werden können und die Finanzierung für die Kommunen geringer bleibt.

Jenes Finanzierungsmodell, welches nun noch im nachstehenden Kapitel vorgestellt wird, bezieht sich explizit auf das Forschungsgebiet – Burgenland.

4.5.1 Finanzierungsmodell – „Burgenland Mobil“

Wie bereits in den voranstehenden Kapiteln erläutert, kommt es immer häufiger zu unrentablen Verkehrssystemen, welche langfristig gesehen erhebliche Kosten verursachen und nicht mehr für die Anforderungen der Gesellschaft adäquat angepasst sind.

„Ein paar über den Tag verteilte Kurse auf Nebenlinien mit leeren Bussen nutzen den Menschen in der Region wenig, verursachen aber erhebliche Kosten“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2021: 36).

Das Konzept „Burgenland Mobil“ soll den bereits bestehenden Buslinienverkehr einbeziehen und dadurch sollen Fahrten mit lokalen Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Betreiber des Modells sind die Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH, welche die Sicherstellung der unterschiedlichen Fahrzeuge gewährleistet. Zudem soll das Konzept mit bestehenden Mikro ÖV Systemen in Kooperation gebracht werden, sodass Finanzierungsrisiken und Organisationsaufwände gemindert werden können (Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2021: 36). Dem Experteninterview mit Herrn DI Michalek kann entnommen werden, dass derzeit ein neues System ausgearbeitet wird, wobei es Mikro ÖV Systeme wöchentlich von Montag bis Freitag in der Zeit von 5:00 Uhr und 20:00 Uhr geben soll. Diese sollen im Mittel- und Südburgenland ausschließlich von den Verkehrsbetrieben

Burgenland finanziert werden. Dadurch sind die Systeme für die Gemeinden kostenlos und werden ausschließlich vom Burgenland finanziert (Michalek 2023: Z162-164).

Das Modell zeigt, dass es die Möglichkeit gibt mit anderen Unternehmen zu kooperieren, um die Gesamtkosten gering zu halten.

4.6 Vorstellung: Leithaland-Bus

Beim Leithaland-Bus handelt es sich um ein Anrufsammeltaxi, welches von den Gemeinden Hornstein, Wimpassing, Leithaprodersdorf, Loretto und Stotzing verwendet wird. Es gilt als Vorreiterprojekt hinsichtlich der Benutzer- sowie der Umweltfreundlichkeit und steht immer von Ende Mai bis Anfang September den jeweiligen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung.

Für Bürgermeister Christoph Wolf „war immer klar“, „dass ich dieses Geld für ein Mikro ÖV verwende und nicht für andere Projekte“, sagte er im Interview im Zuge der vorliegenden Arbeit (Wolf 2023: Z17f).

In den restlichen Monaten (Oktober bis April) wird der Bus als Ortsbus in der Gemeinde Hornstein genutzt.

4.6.1 Entstehung des Projektes Leithaland-Bus

Das Projekt wurde erstmals im Jahr 2021 ins Leben gerufen, wobei es vor allem darum ging, die Bewohner der einzelnen Gemeinden zu unterschiedlichen Festivitäten, Heurigen und den umliegenden Gemeinden zu befördern (Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023). „Nach den erfolgreichen Testphasen im Sommer 2021 und 2022 nimmt der Leithaland-Bus auch im Jahr 2023 Fahrt auf“ (Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023).



Abbildung 5: Leithaland-Bus mit den jeweiligen Bürgermeistern der teilnehmenden Gemeinden
 Quelle: Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023
<https://www.hornstein.at/burgerservice/gemeindeservices/elektro-ortsbus/leithalandbus> [28.10.2023]

Wie auf der Grafik (Abbildung fünf) ersichtlich handelt es sich grundsätzlich um den Elektro-Ortsbus der Gemeinde Hornstein, welcher hierbei in den Sommermonaten eine zusätzliche Verwendung und Auslastung findet.

4.6.2 Elektro – Ortsbus Hornstein

„Der erste Elektro-Bus Burgenlands“ (Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023) wurde nur aufgrund eines Totalschadens des alten Ortsbusses gekauft, berichtet Mag. Wolf, Bürgermeister von Hornstein, im Interview (Wolf 2023: Z50f). Das Ruftaxi steht allen Hornsteinerinnen und Hornsteinern zu bestimmten Öffnungszeiten – täglich von 07.00-17.00 Uhr – zur Verfügung und kann aber auch telefonisch vorbestellt werden. Das Unternehmen K&K Busreisen GmbH dient hierbei als Betreiberfirma und dadurch konnte die Konzession erlangt werden. Zudem wird der Ortsbus beziehungsweise Leithaland-Bus als Niederflur- und Elektrobus mit 14 Sitzplätzen geführt. Das Projekt unter der Leitung von Bürgermeister Mag. Wolf wurde bereits „mit dem VCÖ Mobilitätspreis Burgenland und mit dem Energy Globe Burgenland Award ausgezeichnet“ (Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023; Wolf 2023).

Das nun vorgestellte Projekt zeigt die Wichtigkeit von einem Mikro ÖV System auf und dass durch das Zusammenschließen von mehreren Gemeinden eine attraktive Methode entwickelt werden konnte, welche „vom 18-Jährigen bis zur 60-Jährigen“ (Wolf 2023: Z174) angenommen wird.

5 Qualitative Forschung – Experteninterview

In diesem Abschnitt der Arbeit werden nun die Interviews, welche im Zuge der Masterarbeit durchgeführt wurden, evaluiert. Es handelt sich hierbei um zwei Interviews, welche unterschiedliche Informationen geliefert haben. DI Roman Michalek konnte vor allem politischen und planerischen Aufschluss über die Implementierung eines Mikro ÖV Systems geben. Zudem wurde ein Einblick in Förderungen und die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehr in Burgenland gegeben. Mag. Christoph Wolf lieferte hingegen Gründe für die Implementierung für ein ÖV System im Nordburgenland und die damit verbundenen Risiken und Hürden.

Für die Planung der Experteninterviews wurden die Empfehlung von Froschauer und Lueger 2003 herangezogen. Dabei wird in eine Planungsphase, Orientierungsphase, Hauptphase und Ergebnisverarbeitung gegliedert (Froschauer, Lueger 2003: 32):

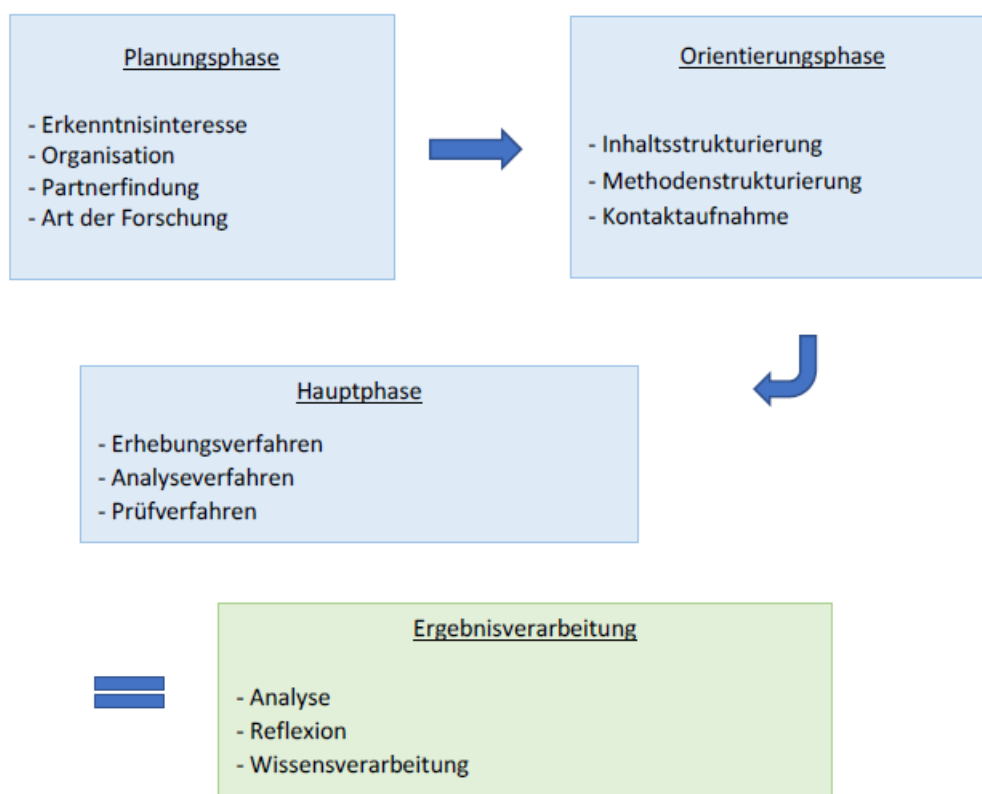


Abbildung 6: Vorgangsweise Experteninterview

Quelle: Scheck 2022: 35, Datengrundlage: Froschauer, Lueger 2003: 32.

5.1 Durchführung

Die Interviews wurden im Juni 2023 durchgeführt und im Anschluss daran ausgewertet. Für die Bearbeitung der Arbeit wurden zunächst drei Personen – Mag. Friedwagner, Mag. Wolf und DI Michalek kontaktiert. Leider konnte Mag. Friedwagner zum Zeitpunkt der gewünschten Teilnahme nicht und verwies auf einen späteren Zeitpunkt, wobei leider keine Durchführung mehr stattgefunden hat. Die beiden anderen Teilnehmer haben dennoch wichtige Informationen, welche der Literatur nicht entnommen werden konnten, geliefert.

Das Interview mit Mag. Wolf wurde in Präsenz abgehalten. Das Interview mit DI Michalek wurde mit Hilfe einer Onlineplattform – Teams – durchgeführt. Nachstehend werden die beiden Personen vorgestellt und deren Aufgabengebiete erläutert.

Mag. Christoph Wolf ist Bürgermeister von Hornstein und für die Implementierung des Elektro-Ortsbusses, sowie dem Leithaland-Bus im nördlichen Burgenland verantwortlich (Wolf 2023: Z14).

DI Roman Michalek hat an der TU Wien Raumplanung und Raumordnung studiert und ist seither im Verkehrswesen tätig. Zunächst bei der Kultur und Verkehrssicherheit ÖAMTC, anschließend bei der Mobilitätszentrale Burgenlands und schließlich gründete er 2016 die MIRO-Mobility GmbH, in welcher er auch als Geschäftsführer tätig ist (Michalek 2023: Z12f).

Die Kontaktaufnahme erfolgte per E-Mail, wobei erste Informationen hinsichtlich der Forschung bekanntgegeben wurden. Im Anschluss wurden die Termine für das Interview vereinbart und die Einverständniserklärung bezüglich der Datenverarbeitung verlautbart. Nachdem diese Schritte erledigt werden konnten, wurde der weitere Prozess eingeleitet (Scheck 2022: 37).

Wie bereits in Kapitel 2 „Methodik“ beschrieben, wurde das Interview in verschiedene Abschnitte gegliedert. Den Einstiegsfragen um allgemeine Informationen über die befragten Personen zu erlangen, folgten fortlaufenden Fragen um relevantes Wissen, welches nicht der Literatur entnommen werden konnte zu generieren.

Im Anschluss werden nun die durchgeführten Interviews mit MAXQDA analysiert.

5.2 Analyse mit MAXQDA

Dieser Abschnitt beschäftigt sich zunächst mit der Auswertung der Daten, welche mit Hilfe von MAXQDA erlangt werden konnten. Zunächst wurden die durchgeführten Interviews codiert und anschließend analysiert, wodurch spannende und auseinanderstrebende Ergebnisse erreicht werden konnten. Im zweiten Abschnitt des Kapitels werden die beiden Interviews hinsichtlich der formulierten Forschungsfragen betrachtet und kritisch hinterfragt.

MAXQDA ist ein Programm, welches unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung stellt, wodurch Interviews beziehungsweise andere Dokumente analysiert werden können. Die untenstehende Abbildung sieben zeigt das Programm, wobei links die beiden hochgeladenen Dateien – Transkription Wolf und Michalek – zu sehen sind, welche im Anschluss mit Hilfe von selbst entwickelten Codes analysiert wurden. Dabei werden Textpassagen des Interviews mit einem Code versehen, sodass schlussendlich einzelne Thematiken zusammengefasst sind und man sofort die Häufigkeit der einzelnen Codes erkennen kann. Dies stellt vor allem bei der Analyse eine wesentliche Erleichterung dar.

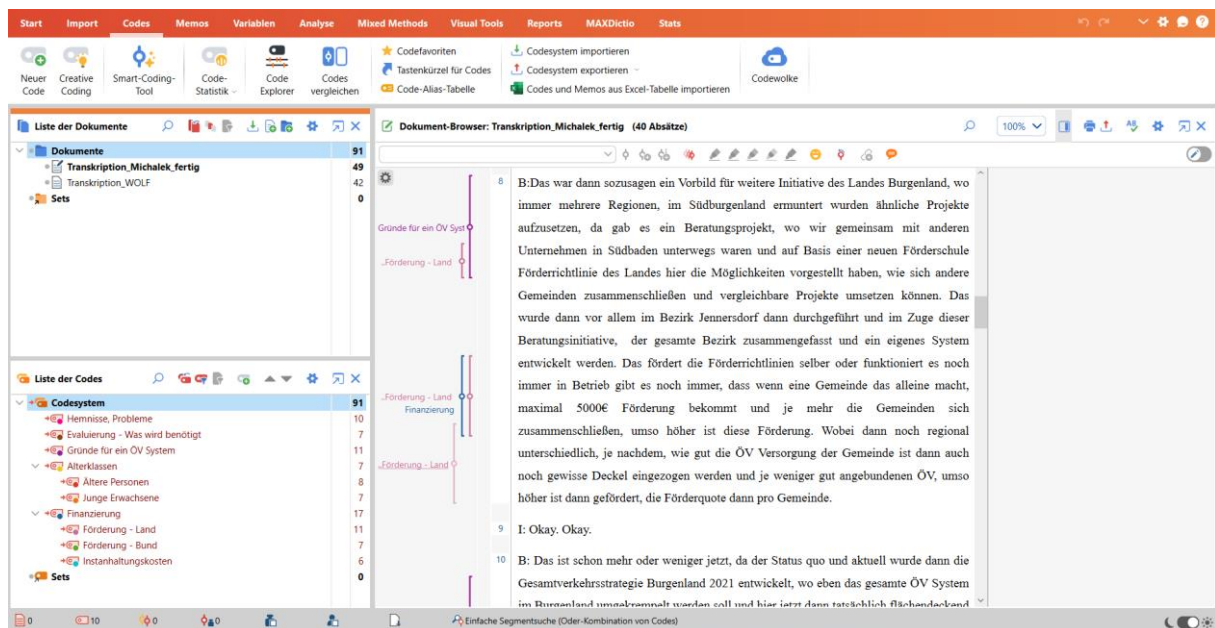


Abbildung 7: Übersicht der Bearbeitung auf MAXQDA
Datengrundlage: MAXQDA 2022; Scheck 2023; eigener Bildausschnitt

Die in Abbildung acht, dargestellte Matrix der einzelnen Codes zeigen bereits erste Unterschiede hinsichtlich der Häufigkeit. So spricht Wolf tendenziell öfters von Hemmnissen als Michalek. Ein ähnliches Muster ist hinsichtlich der Evaluierung, weshalb ein ÖV System benötigt wird beziehungsweise ob die Nutzerinnen und Nutzer eher ein motorbetriebenes Angebot möchten, zu erkennen. Wolf (2023) spricht mehrfach darüber, dass es zu einer

Evaluierung gekommen ist. Dem gegenüber steht der Code „Gründe für ein ÖV System“. Dabei ist deutlich zu erkennen, dass DI Michalek dominierend Informationen darüber liefern konnte. Die Kategorisierung der Altersklassen, ob das Angebot von öffentlichen Verkehrssystemen eher von älteren Personen oder jungen Erwachsenen benötigt wird, ist ausgeglichen. Die Thematik wird daher im nächsten Kapitel näher diskutiert und mögliche Schlüsse gezogen. Betrachtet man die Aufschlüsselung der Finanzierung ist deutlich erkennbar, dass beide Personen Auskunft darüber geben konnten. DI Michalek überlieferte dabei allerdings wesentlich mehr Informationen betreffend der Förderschienen des Landes. Der Geschäftsführer der MIRO-Mobility sollte vor allem planerischen und politischen Aufschluss über die Implementierung eines Mikro ÖV Systems und der Gründer des Leithaland-Busses über die möglichen Probleme, Hemmnisse und ebenso der Finanzierung im Allgemeinen liefern.

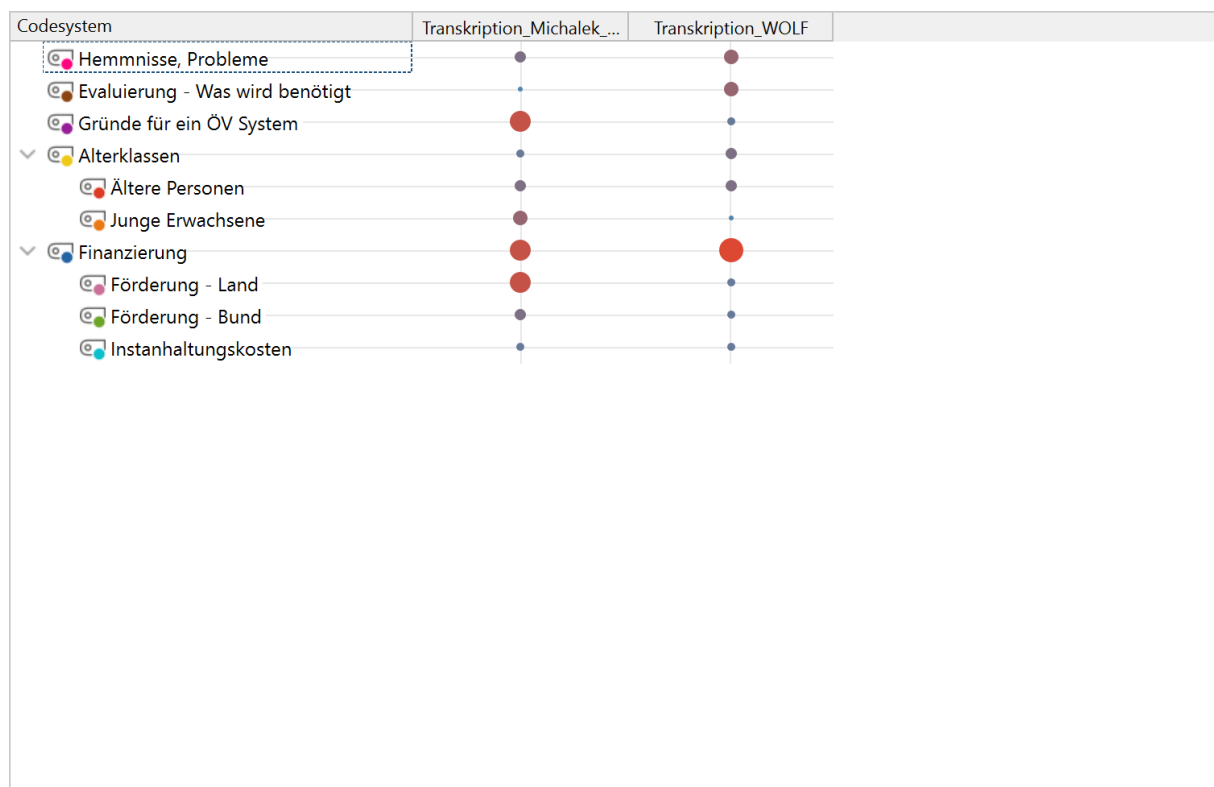


Abbildung 8: Code-Matrix im Vergleich der beiden Interviews
Quelle: MAXQDA Analytic Pro 2022; eigenständige Codes

Betrachtet man die nun zuvor beschriebenen Häufigkeiten in absoluten Zahlen, ohne die Splittung auf die beiden Interviews, so ist ersichtlich, dass die Finanzierung am häufigsten debattiert wurde.

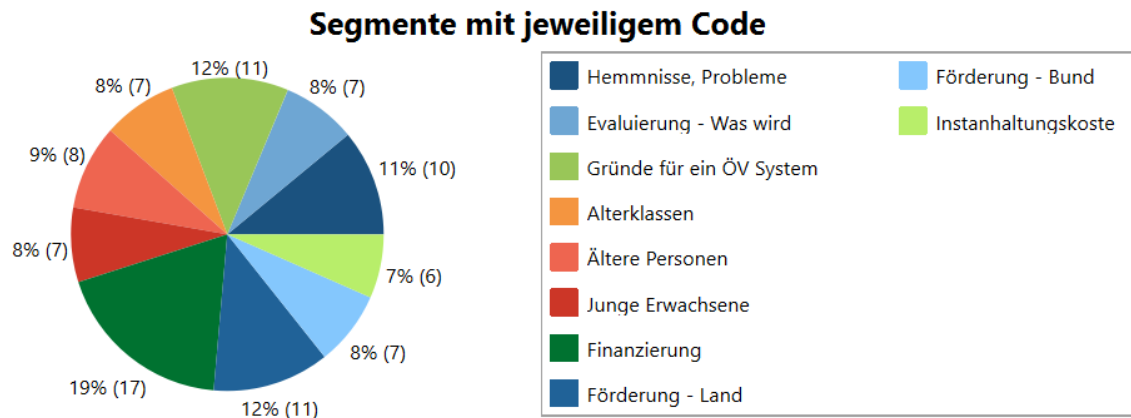


Abbildung 9: Häufigkeit in absoluten Zahlen und Prozent (%) dargestellt.
Datengrundlage: MAXQDA 2022; eigene Darstellung

Die Grafik zeigt, dass nach der Finanzierung die Thematik der Hemmnisse und Probleme, sowie die Gründe für ein ÖV System häufig diskutiert wurden. Mit sieben Prozent und einer absoluten Häufigkeit von sechs sind die Instandhaltungskosten am wenigsten besprochen worden. Die Förderungen von Bundseite – Code „Förderung-Bund“ – sind mit der „Evaluierung“ und den „Altersklassen“ ebenfalls eher im hinteren Abschnitt.

Dahingehend ergibt die Analyse mit Hilfe von MAXQDA, dass manche Thematiken einer höheren Bedeutung zugeschrieben worden sind und manche unzureichend debattiert wurden. Welche Meinungen hinter den jeweiligen Motiven stehen, wird nun im nächsten Kapitel 5.3 „Diskussion“ erläutert.

5.3 Diskussion des Interviews mit DI Michalek Roman

Das Ziel des Experteninterviews mit DI Michalek Roman lag vor allem darin, Informationen, welche nicht der Literatur entnommen werden konnten zu erlangen. Dahingehend wurden zunächst Einstiegsfragen gestellt und im Anschluss daran fortlaufende Fragen, welche noch offene Thematiken klärten.

Wie bereits erläutert, studierte die befragte Person Raumplanung und Raumordnung und ist nach Abschluss des Studiums direkt in die Berufswelt eingestiegen. Dahingehend kann man nun von 26 Jahren Berufserfahrung sprechen, welche sich auch bei den Antworten spiegelt (Michalek 2023: Z14f).

Michalek berichtet im Interview davon, dass das erste „unter Anführungszeichen Mikro ÖV Anfang der neunziger Jahren in Eisenstadt entwickelt“ wurde. Es handelte sich hierbei um das

Citytaxi-Eisenstadt, welches mit einer Telefonzentrale implementiert wurde, sodass kostengünstigere Taxifahrten als bisher ermöglicht werden konnten. Bereits Ende der 90er Jahre, Anfang der 2000er spricht Michalek von einem „heute langläufigen Mikro ÖV“ in der Gemeinde Pötsching (Michalek 2023: Z25f). Es wurde ein eigenes Fahrzeug gekauft und als Sozialprojekt vorgestellt, da dadurch auch Arbeitsplätze geschaffen und der Bevölkerung „Fahrten innerhalb der Gemeinde, zum Einkaufen, zum Arzt“ ermöglicht wurden (Michalek 2023: Z36-37).

Dieses Projekt zeigt, dass durch die Implementierung nicht nur die Daseinsvorsorge gesichert, sondern in weiterer Folge auch Arbeitsplätze geschaffen wurden, wodurch positive Effekte hervorgerufen werden konnten. Dass die Daseinsvorsorge einen wichtigen Aspekt bei der Implementierung von Mikro ÖV Systeme spielt, konnte der Literatur vielfach entnommen werden. Gemeinden haben vor allem mit „schrumpfenden Einwohnerzahlen“ und mit der „öffentlichen Daseinsvorsorge in zumutbarer Nähe“ zu kämpfen (Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.) 2013: 9). Basierend auf diesen Erkenntnissen und der erfolgreichen Implementierung des „Gmoa-Busses“ in Pötsching wurden weitere Mikro ÖV System im Forschungsgebiet errichtet.

„(...) im Burgenland drei weitere derartige Gmoa-Busse implementiert, in Purbach, Breitenbrunn und Mörbisch. Soweit ich weiß sind die beiden Projekte in Purbach und Breitenbrunn bis heute im Betrieb“ (Michalek 2023: Z41-43).

Das obenstehende Zitat lässt sich mit Hilfe der Informationen vom Land Burgenland bestätigen und ebenso feststellen, dass es in den beiden Bezirken Mattersburg und Eisenstadt insgesamt sechs bestehende Mikro ÖV Gemeindebusse gibt (Amt der burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2023). Die Tabelle zwei stellt dabei die jeweiligen Systeme in den beiden Bezirken dar.

Tabelle 2: Aktuelle Mikro ÖV Systeme im nördlichen Burgenland
Datengrundlage: Amt der burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2023; eigene Darstellung

Bezirk	Mikro ÖV System
<u>Bezirk Eisenstadt</u>	- GMOA Bus Breitenbrunn am Neusiedler See - Ortsbus Hornstein - Gmoabus Purbach am Neusiedler See

<u>Bezirk Mattersburg</u>	- Gmoabus Pötttsching - Dorfschattl Schattendorf - Dorfbus Rohrbach
---------------------------	---

Die befragte Person führt weitere Projekte im südlichen Burgenland an und spricht von der Implementierung und damit verbundenen Problematiken, welche zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden.

Jenes Thema, welches zunächst in der Literatur als sehr dürftig behandelt angesehen wird, aber auch die befragte Person keine konkreten Angaben dazu geben konnte, betrifft die Altersklassen und deren Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme. Zunächst lässt sich sagen, dass „diese Systeme allen Altersklassen zur Verfügung stehen und auch genutzt werden“ (Michalek 2023: Z94-95). Weitere Informationen konnten hier nicht erreicht werden.

Michalek (2023) berichtet davon, dass das Burgenland den höchsten Motorisierungsgrad aufzeigt und daher in der Planung zwar Zielgruppen definiert werden, allerdings im Grunde die Gesamtheit ansprechen soll.

„Dementsprechend gibt es natürlich in der Planung, [sic!] werden Zielgruppen definiert, die sozusagen vornehmlich angesprochen werden sollen“ (Michalek 2023: Z98-100).

Nichts desto trotz definiert Michalek im Interview vor allem jene Personen, welche kein eigenes Auto haben, ältere Personen, mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch jene, welche noch keinen Führerschein haben, als Nutzerinnen und Nutzer. Zu beachten gilt, dass der Schülertransport als eigenes System anzusehen ist und nicht in die Planung miteinfließt (Michalek 2023: Z100f). Trotz der nun vorgestellten Kenntnisse gibt es „keine fundierte Forschung“, ob Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsanforderungen bei den unterschiedlichen Altersgruppen festzustellen sind (Michalek 2023: Z113). Es findet zwar eine Evaluierung auf Basis von Zählungen oder Angaben von Betreibern statt, wodurch ein äußerst starker Überhang von älteren Personen verifiziert werden konnte, allerdings sind keine konkreten Forschungen in diese Richtung derzeit vorhanden.

Hinsichtlich der Finanzierung öffentlicher Verkehrssysteme konnte festgestellt werden, dass es sich um ein komplexes Netz handelt. Der Interviewpartner berichtet davon, dass „viele Projekte vor allem so größere“ von Bundseite eine Förderung erhalten haben. Es gab über den Klima- und Energiefond eine Förderschiene, welche es allerdings in dieser Form nicht mehr gibt. Durch

diese Möglichkeit wurden von einigen Gemeinden Mikro öffentliche Verkehrssysteme entwickelt, da dadurch ein Großteil der Kosten abgedeckt werden konnten. Zudem gibt es jene Förderschiene vom Land, welche „je nach Anzahl der Gemeinden, die ein Projekt mitmachen beziehungsweise , [sic!] nach eben diesen Versorgungsgrad Mikro ÖV hier abgestuft“ (Michalek 2023: Z144-146). Daraus ist ersichtlich, dass es zwar Anregungen gibt, ein Mikro öffentliches Verkehrssystem zu implementieren, allerdings die Finanzierungshilfen eher gering ausfallen, wodurch das Risiko zu scheitern relativ hoch ist. Besonders bedauernd erscheint, dass es hierbei von Seiten des Bundes „keinen offenen Call schon seit einigen Jahren“ mehr gibt (Michalek 2023: Z149). Es gibt nun die Möglichkeit in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben Burgenland GmbH zu arbeiten, wodurch die Kosten zu 100% vom Burgenland finanziert werden. Dieses Projekt wird nun im Mittel- und Südburgenland umgesetzt. Es wird erwartet, dass das Konzept angenommen wird und durch die Attraktivität vermehrt solche Systeme entwickelt werden.

Ein weiterer Punkt, welcher während der Bearbeitung der Arbeit als bedeutsam erschien und mit Hilfe der beiden Interviews bestätigt werden konnte, sind die Probleme bei der Implementierung von neuen Mikro öffentlichen Verkehrssystemen. Auf die Frage ob es eher administrative Hürden, Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen oder die Vorschriften sind, antwortet Michalek Folgendes: „Natürlich diese all diese Probleme, die sie ansprechen sind natürlich vorhanden“ (Z170-171). Als Hauptproblem sieht Michalek die Finanzierung und nennt, dass vor allem die „anfallenden Personalkosten“ oftmals als nicht tragbar erscheinen (Z173).

„ (...) da sind wir gleich einmal bei hunderttausend Euro im Jahr. Da haben wir aber noch keinen Kilometer gefahren, also da haben wir schon Größenordnungen, die man sich, die man sich vor Augen halten soll. Wie gesagt, es gibt da verschiedenste Fördermöglichkeiten wo eben ein Teil abgedeckt werden kann aber weiter nicht das Quote des gesamten Systems“ (Michalek 2023: Z178-181).

Als weitere Problematik nennt der Geschäftsführer von MIRO-Mobility die fehlenden Nutzerinnen und Nutzer sofern „nicht unbedingt großer Druck seitens der Bevölkerung herrscht“ und dadurch erst das Angebot ankommen und bekannt werden muss. So kann es dazu kommen, dass das Angebot zu Beginn nicht genutzt wird, in weiterer Folge „sagen die Leute es fährt ja keiner und dann bekommt das dann bald einen schlechten Ruf und dann fährt erst recht keiner“ (Michalek 2023: Z187-189). Dem kann entnommen werden, dass es von Vorteil ist, wenn der Bedarf von der Bevölkerung besteht, sodass Fahrten bereits vorab geplant werden

können und ein negativer Effekt von Beginn an verhindert werden kann. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass die Nutzung gewährleistet ist, nachdem der Wunsch geäußert wurde.

Als abschließende Frage wurde gestellt, ob die Zukunft in Mikro ÖV Systemen liegt oder im herkömmlichen öffentlichen Personennahverkehr. Dabei ist deutlich gezeigt worden, dass es ohne ein bestehendes öffentliches Personennahverkehrssystem in ländlichen Regionen kein optimales Mikro öffentliches Verkehrssystem geben kann. Allerdings betont die befragte Person, dass Mikro ÖV Systeme davon profitieren, sobald sie an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind und nach dessen Abstimmung auch Fahrpläne entwickelt werden. Denn nur der öffentliche Personennahverkehr und die Streusiedlung in ländlichen Gebieten sind zu unattraktiv, um die Bevölkerung zu befriedigen. Im Süd- und Mittelburgenland kommt es in diesem Jahr zu solch einer Implementierung, wodurch man sich neue Erkenntnisse und Verbesserung für Zukunftsprojekte erhofft (Michalek 2023: Z205f).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Interview wichtige Erkenntnisse liefern konnte. Besonders interessant ist, dass es derzeit keine Förderungen von Bundeseite gibt und es auch dahingehend momentan keine Anzeichen gibt, dass es hierbei zu neuen Bestimmungen kommt. Dem kann entnommen werden, dass es für Gemeinden, speziell in sehr dünn besiedelten Regionen schwierig ist, die Kosten eines solchen Mikro ÖV Systems aufzubringen. In weiterer Folge wird dadurch das alltägliche Leben erschwert und die Abwanderung nicht zu stoppen sein. Nichts desto trotz ist zu erkennen, dass ein positiver Trend im Burgenland existiert und die Implementierung von neuen Mikro ÖV Systemen stattfindet. Daraus lässt sich schließen, dass die Wichtigkeit und Bedeutung von solchen Konzepten bekannt ist und die Politik bereits versucht die Daseinsvorsorge zu sichern.

5.4 Diskussion des Interviews mit Mag. Christoph Wolf

Mag. Christoph Wolf ist Bürgermeister der Marktgemeinde Hornstein und Initiator des Mikro ÖV Systems „Leithaland-Bus“. Das System ist nun seit 2019 in Betrieb und stellt zudem den ersten Elektrobuss im Burgenland dar. Dahingehend wurde Mag. Wolf als geeigneter Interviewpartner für die vorliegende Arbeit gesehen und dementsprechend für die Teilnahme eines Experteninterviews kontaktiert.

Als Ziel dieses Interviews war deutlich die Erkenntnisse, Probleme und Ergebnisse bei der Implementierung eines Mikro ÖV Systems und darüber hinaus einen Einblick im Allgemeinen

zu erlangen. Nachstehend werden nun die Fragen diskutiert und mit den zuvor gewonnenen Informationen der Literatur in Verbindung gesetzt.

Dieses Zitat ist der Einstieg in das Interview und zeigt deutlich die Meinung, welche die befragte Person vertritt. Es wird von Beginn an deutlich gemacht, dass es sich hierbei um eine Willensentscheidung handelt und keine Förderung die Implementierung beeinflusst.

„Vorausgeschickt glaube ich wichtig zu sagen, dass die Einführung von Mikro ÖV Systemen eine politische Entscheidung und den politischen Willen voraussetzt. Das heißt keine Gemeinde im Burgenland oder in Österreich wahrscheinlich, kann sich das aufgrund von Förderungen oder aufgrund von überregionalen Investitionen leisten, sondern es ist eine rein kommunale politische Entscheidung“ (Wolf 2023: Z17-21).

Grund für die Implementierung des Mikro ÖV Systems im Jahr 2019 war der Totalschaden des ehemaligen Ortsbusses. Dadurch wusste man bereits, welche Änderungen notwendig sind, um das System zu verbessern und es für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu gestalten. Zudem kam dazu, dass man „als Gemeinde immer Vorreiterrolle sein muss [sic] und Bewusstsein schaffen sollst“, dahingehend wurde die Idee für die Elektromobilität geboren. Als weiteren Attraktivitätsfaktor führt Wolf den Niederflrbus an. Dadurch erleichtert man das Ein- und Aussteigen für ältere Personen, ist generell behindertenfreundlich und auch für Kinderwagen und Kleinkinder geeignet (Wolf 2023: Z21f). Für die Implementierung des Elektrobusses konnte die Gemeinde bereits mehrere Preise gewinnen, wie in Kapitel 4.6.1.1 beschrieben.

Als weiteres Kriterium nennt Wolf, dass das zuvor bestandene Ortsbussystem nicht angenommen wurde und daraus erkannt wurde, dass die Fahrten innerhalb der Gemeinde nicht zum Erfolg führen. Dabei handelt es sich zudem um ein Problem, welches langfristig zum Scheitern des Projektes führen kann. Demnach versuchte man mit „Fahrten zum Bahnhof (...) die Ärzte in umliegenden Gemeinden“ anzufahren und dadurch das Konzept attraktiver zu gestalten (Wolf 2023: Z55-56). Des Weiteren kam es zur Umstellung „auf Eigenebetrieb von der Gemeinde, hin zu konzessionierten Unternehmen, der für uns betreibt [sic], weil wir damit keine Gewerbeberechtigungen brauchen. Wir haben damit ausreichend Busse und Personal und wir dürfen außerhalb der Ortschaft fahren ...“ (Wolf 2023: Z56-59). Daher sind Fahrten außerhalb der Gemeinde kein Problem mehr und Krankenstände, Bus-Reparaturen und dergleichen können ausgeglichen werden, berichtet Wolf im Interview.

„Die erste Hürde ist einfach die das Gewerberecht und die Konzession ...“ (Wolf 2023:Z66).

Das Zitat auf Seite 45 zeigt den Beginn der Hürden und Problematiken, welche zu Beginn, aber auch während der Implementierung eines Mikro ÖV Systems auftreten können. Als weitere „Geschichte“ (Z70) führt die befragte Person, das Vergabegesetz an, wodurch eine bürokratische Hürde erledigt werden muss, welches auf 5 Jahre hält. Die Finanzierung und die damit verbundenen Kosten nennt der Bürgermeister als dritte Hürde und sagt: „Und das Finanzielle ist die dritte Hürde, jetzt stemmen wir als Gemeinde das selber, das kostet knapp 100 000 Euro im Jahr und wir kriegen nur 10% Förderung vom Land.“ (Z73-74)

„Finanzielles Risiko ist in dem Sinne, dass es eine bewusste politische Entscheidung war und die Frage ist nur, ob du das vertreten kannst auf lange Sicht, das halt einfach wenig Leute um viel Geld fahren oder ob du darin das Potential siehst und die Vorreiterrolle und das Bewusstsein schaffen, dass dir das Wert ist und dazu haben wir uns entschieden“ (Wolf 2023: 119-122).

Das obenstehende Zitat bestätigt die einleitenden Worte zu Beginn des Interviews, als bereits explizit vom politischen Willen gesprochen wurde. So antwortet Wolf auch auf die Frage, wie hoch das finanzielle Risiko zu Beginn geschätzt wurde und ob dies Auswirkungen auf die Implementierung des Mikro ÖV Systems hatte mit dem Zitat und verdeutlicht nochmals die Wichtigkeit der Politik.

Im Interview wird deutlich geäußert, dass sich Hornstein hier für das „Thema Nachhaltigkeit und Klima und Umwelt ... mehr wünschen würde von Bund und Land, dass das ordentlich gefördert wird“ (Wolf 2023: Z76-77).

In weiterer Folge wurde gefragt, weshalb – trotz all den positiven Energien – die Inbetriebnahme des Leithaland Busses nur in den Sommermonaten stattfindet und sonst das Fahrzeug als Mikro ÖV System, im Sinne des Ortsbusses in Hornstein seine Dienste leistet. Dies argumentierte Wolf damit, dass es vor allem in den Sommermonaten regen Betrieb zwischen den einzelnen Heurigen, Festen und Freizeitaktivitäten gibt und deshalb das System nur in den Sommermonaten verkehrt. Außerdem sind dadurch die Kosten eher niedrig und die einzelnen Gemeinden beteiligen sich nur zu einem geringen Betrag an den Kosten, wodurch kein hohes Risiko besteht. Zudem erläuterte der Interviewpartner, dass diese fünf Gemeinden derzeit gut zusammenarbeiten und von Wimpassing und Neufeld in den letzten Jahren kein Interesse bestand (Wolf 2023: Z127f).

„Alle anderen haben sich überzeugen lassen im ersten Moment und wir haben mal mit fünf Monaten oder vier Monaten gestartet, weil die Kosten überschaubar waren für die kleinen Gemeinden“ (Wolf 2023: 129-131).

Dass das Mikro ÖV System – Leithaland Bus – nun seit vier Jahren verkehrt, ist die gute Annahme der Bevölkerung, obwohl sich die Kosten nicht mit den Erträgen decken (Wolf 2023: Z153).

Die Thematik bezüglich der Evaluierung konnte nur bedingt beantwortet werden. Grundsätzlich wird in den Medien (Ortszeitung) davon berichtet, dass es im Jahr 2022 eine Evaluierung zum Leithaland Bus gegeben hat, allerdings liegen bis dato keine Ergebnisse vor. Wolf berichtet von einer Befragung mit Hilfe eines Fragebogens, kann jedoch keine detaillierten Angaben dazu geben. Zudem wird davon gesprochen, dass solch eine Befragung „jedes Jahr“ stattfindet, wo auch die „Fahrgastzahlen“ und „welche Leute aus welchen Ortschaften kommen“ evaluiert werden. Abschließend erläutert der Bürgermeister, dass das Angebot von einer breiten Personengruppe genutzt wird, wie das untenstehende Zitat zeigt.

„Der Leithaland Bus ist eine gute Mischung, also vom 18 Jährigen bis zur 60-Jährigen funktioniert das ganz gut“ (Wolf 2023: Z174-175).

Die Zukunft sieht Wolf nicht ausschließlich in Mikro ÖV Systemen oder dem herkömmlichen Personennahverkehr, sondern in einer Mischung daraus. Denn ohne die Hauptlinien nach Wien, Eisenstadt und Wiener Neustadt können Berufspendlerinnen und Berufspendler nicht auskommen. Es wird jedoch betont, dass vor allem die Verbindungen zwischen den kleinen Gemeinden mit Hilfe von Mikro ÖV Systemen entwickelt werden müssen.

„(...) auf der Linie Wien-Eisenstadt und diese Gemeinden sind super verbunden, aber ich komme einmal am Tag nach Neufeld und ich komme niemals am Tag nach Leithaprodersdorf und genau dafür sollte der Mikro ÖV da sein, ...“ (Wolf 2023: Z: 78-81).

Hinsichtlich der Überlegungen eines weiteren Projektes, welches E-Scooter oder Fahrräder beinhaltet, argumentiert der Initiator des Leithaland Busses, dass das Geld eher an Private gehen soll, welche in Elektromobilität umsteigen. Dahingehend meint Wolf konkret, dass es derzeit in Städten bedeutende Probleme hinsichtlich der Verwendung von E-Scooter gibt und man daher diese Entwürfe wieder verworfen hat (Wolf 2023: Z107f). Auf Grund dessen kann gesagt

werden, dass die Bereitstellung von weiteren alternativen Verkehrsmethoden momentan nicht geplant ist.

Aus den Erkenntnissen, welche durch dieses Interview gewonnen werden konnten, ist ersichtlich geworden, dass die Implementierung von Mikro ÖV Systemen mit einigen Hürden und Problemen verbunden ist. Nichts desto trotz ist erkennbar, dass vor allem der politische Wille und die Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden ein Konzept über Gemeindegrenzen hinaus entstehen lässt. Als besonders besorgniserregend scheinen die fehlenden Förderungen auf Bund- und Landesebene, wodurch ein Großteil der Kosten von den Gemeinden selbst getragen werden müssen. Dennoch ist es positiv zu vermerken, dass Mag. Wolf mit solch einem Einsatz und Enthusiasmus das Projekt leitet und bereits vier weitere Gemeinden davon überzeugen konnte, in die nachhaltige und benutzerfreundliche Mobilität zu investieren und ein attraktives Konzept den Bürgerinnen und Bürger in den Sommermonaten zu ermöglichen.

Setzt man die beiden Experteninterviews mit DI Roman Michalek und Mag. Christoph Wolf in Verbindung, so ist erkennbar, dass es einerseits unterschiedliche Meinungen gibt, andererseits beide Teilnehmer eine ähnliche Sichtweise auf die unterschiedlichen Gegebenheiten haben. Diese Gemeinsamkeiten und Differenzen werden nun im nachstehenden Kapitel näher beleuchtet. Ebenso werden noch äußere Umstände – Dauer, Transkriptionslänge – vorgestellt.

5.5 Vergleich der beiden Experteninterviews

Zunächst lässt sich sagen, dass die beiden Interviews bewusst anhand unterschiedlicher Fragen stattgefunden haben. Es wurde nicht darauf abgezielt deren Erkenntnisse, Meinungen und Ansichten zu vergleichen, sondern divergente Ergebnisse zu erzielen. Dahingehend gestaltete sich die Befragung der beiden Personen mit Hilfe anderer Fragestellungen und einem Fokus auf andere Bereiche als zunächst deutlich unterschiedlich. Wie bereits erwähnt, diente das Interview mit dem Geschäftsführer der MIRO-Mobility dazu, um politischen und planerischen Aufschluss zu erlangen und jenes mit Bürgermeister und Initiator des Leithaland Busses Wolf, einen Einblick in die Implementierung eines Mikro ÖV System zu erhalten. Daraus resultieren unterschiedliche Ergebnisse, welche nach Analyse mit MAXQDA und der Diskussion beider Interviews, schlussendlich doch vergleichbare Schlüsse ziehen lässt. Diese Schlüsse werden im Kapitel 5.6 – Analyse – konkretisiert.

Die beiden Interviews wurden jeweils in etwa mit der gleichen Länge angesetzt, allerdings sind deutliche Unterschiede schlussendlich feststellbar. Vor Beginn der Audioaufnahme wurde der

Ablauf durchbesprochen und Organisatorisches erledigt wie zum Beispiel Einverständniserklärung, Zustimmung zur Aufzeichnung. Die Zeit, welche dabei beansprucht wurde, wurde nicht mitdokumentiert.

Tabelle 3:Dauer und Durchführungstag der Interviews

Interviewpartner	Dauer des Interviews	Durchführungstag
Mag. Christoph Wolf	14:14 Minuten	05.06.2023
DI Roman Michalek	23:16 Minuten	14.06.2023

Die Tabelle drei zeigt, dass es einen zeitlichen Unterschied von rund neun Minuten gab. Ebenso ersichtlich, dass das Interview mit Mag. Wolf vor jenem mit DI Michalek stattgefunden hat und dadurch bereits wichtige Informationen hinsichtlich der Implementierung gewonnen werden konnten und das Interview mit DI Michalek konkretisiert und angepasst werden konnte.

Aus dem zeitlichen Gegensatz resultiert auch ein Unterschied bei der Länge der Transkripte. Das Interview mit dem Gründer des Mikro ÖV Systems Leithaland Bus weist eine Länge von 193 Zeilen auf. Die Transkription mit Geschäftsführer DI Michalek umfasst eine Länge von 218 Zeilen. Die Differenz ist jedoch nicht von großer Bedeutung.

Die beiden Personen wurden zu den untenstehenden Kategorien befragt:

- (1) Altersklassen
- (2) Finanzierung
- (3) Probleme bei der Implementierung
- (4) Zukunft.

Die vier Bereiche wurden gewählt, da diese in der Literatur diskutiert wurden und sich diese als geeignet zeigten. Im Folgenden werden die einzelnen Gebiete und die Sichtweisen der befragten Personen erläutert.

Die Thematik der Altersklassen wurde einerseits hinsichtlich der Nutzung der Bevölkerung diskutiert und andererseits wurde die Frage in den Raum gestellt, ob es hinsichtlich der Nutzeranforderungen Unterschiede gibt. Hierbei kann gesagt werden, dass keine der befragten Personen bis dato eine wissenschaftliche Evaluierung durchgeführt hat. Wolf verweist auf einen Fragebogen, welcher jährlich durchgeführt wird, kann allerdings keine konkreten Ergebnisse

liefern. Hingegen antwortet Michalek, dass noch keine „fundierte Forschung“ stattgefunden hat und er sich freuen würde, die Ergebnisse der Nutzer:innenbefragung im Zuge der vorliegenden Arbeit zu erhalten. Dahingehend gibt es derzeit im Burgenland keine wissenschaftliche Ausarbeitung hinsichtlich der Nutzung von Mikro ÖV Systemen und die Annahmen basieren auf Beobachtungen beziehungsweise Zählungen, welche durch die verkauften Fahrkarten erhoben werden konnten.

Die Finanzierung betreffend sind sich die Experten einig und sagen, dass die Förderung sowohl auf Landes-, als auch auf Bundesebene dürftig ausfällt und es sich immer um eine rein politische Entscheidung handelt, ob eine Gemeinde ein Mikro ÖV System aufbauen möchte oder nicht. Neben dem viel debattierten Thema „Finanzierung“ wurden auch die unterschiedlichsten Hürden und Problematiken bei der Implementierung näher beschrieben. Die beiden Experten äußerten sich zu sehr ähnlichen Bereichen und verdeutlichten, dass vor allem administrative Hürden, neben dem Geld, eine bedeutende Rolle spielen. So spricht Wolf einerseits davon, dass durch die Vergabe an eine externe Firma der „gewerbliche Geschäftsführer“ für ein solches System nicht notwendig ist, andererseits das Vergaberecht und die damit verbundenen demokratischen Hürden einen wesentlichen Aspekt darstellen (Wolf 2023: Z68f). Ebenso spricht Michalek davon, dass die „Mundpropaganda“ von wesentlicher Bedeutung ist und man dadurch in sowohl eine Negativ-, als auch Positivspirale gelangt, welche die Nutzung bedeutsam beeinflusst. Aus den nun beschriebenen Beispielen ist deutlich zu erkennen, dass Probleme, welche bei der Entwicklung eines Mikro ÖV Systems entstehen, oftmals auf die heikle Finanzierung zurückzuführen sind. Im Zusammenhang damit steht in weiterer Folge auch das Scheitern eines solchen Verkehrssystems in ländlichen Gebieten ohne die finanzielle Unterstützung auf Landes- beziehungsweise Bundesebene.

Am Schluss der beiden Interviews wurde die Zukunftsperspektive hinterfragt. Die beiden Experten gaben hierbei identische Antworten und sind sich demnach einig, dass Mikro ÖV Systeme, vor allem nachhaltige Projekte, die Zukunft sind, allerdings nur in Kooperation und in Verbindung mit herkömmlichen öffentlichen Personennahverkehrssystemen. Der Initiator des Projekts Leithaland-Bus betont, dass die „Hauptverkehrsadern (...)immer einen ordentlichen Linienverkehr brauchen“ werden (Wolf 2023: Z179-180). Die „regionalen Hotspots, Städte oder Arbeitsstätte“ vom öffentlichen Personennahverkehr profitieren, allerdings „die Verbindung zwischen den kleinen Gemeinden muss ein Mikro ÖV zusammenbringen“ (Wolf 2023: Z180-181). Michalek (2023) beantwortet die Frage ähnlich mit den folgenden Worten: „... der Mikro ÖV selber, der kann keinen öffentlichen Verkehr

ersetzen und der öffentliche Verkehr selbst ist gerade in ländlichen Gebieten mit Streusiedlung dann so unattraktiv, dass er auch das, was er tun kann, nicht erfüllt“ (Z212-215). Dennoch möchte der Experte die Frage erst nach der Implementierung eines neuen Verkehrssystems im Süden des Burgenlandes beantworten, indem erstmals „der Mikro ÖV sozusagen Teil des öffentlichen Verkehrs, nämlich wirklich abgestimmt, geplant“ stattfindet. Der Geschäftsführer der MIRO-Mobility betont, dass es zwar ein gutes öffentliches Verkehrssystem in Zukunft benötigt, allerdings mit Hilfe des Bedarfsverkehrs erst schlussendlich alle Nutzer:innen befriedigt werden können.

Betrachtet man nun die einzelnen Ergebnisse, welche durch die Interviews erlangt werden konnten, ist deutlich, dass die beiden Experten ähnliche Chancen, aber auch Problematiken bei der Entwicklung von Mikro ÖV Systemen sehen. Es ist unmissverständlich erkennbar, dass vor allem die Finanzierung, aber auch administrative Hürden eine große Herausforderung darstellen und ein Mikro ÖV System, ohne die Abstimmung des Linienverkehrs auf Hauptverbindungsstrecken, eher zukunftsfern als zukunftsnahe erscheinen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich einerseits mit der qualitativen Forschung mit Hilfe der Experteninterviews, andererseits wurde eine Umfrage im nördlichen Burgenland durchgeführt, wodurch quantitative Informationen von Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrssysteme erlangt werden konnten. Diese Ergebnisse werden nun im nachstehenden Kapitel vorgestellt.

6 Quantitative Forschung – Nutzer:innenbefragung (Umfrage)

Die Nutzer:innenbefragung wurde mit Hilfe von „Survio“ durchgeführt. Survio ist eine Software, welche einerseits kostenlose, als auch beitragspflichtige Angebote zur Verfügung stellt, um Umfragen zu erstellen (Survio 2012-2023). Die Plattform wurde gewählt, da diese im Zuge des Studiums kennengelernt und als hilfreich empfunden wurde.

6.1 Aufbau der Umfrage

Für die Erstellung der Umfrage wurde zunächst analog ein Fragebogen entwickelt, welcher Einstiegsfragen, Hauptfragen und abschließende Fragen beinhaltet. Diese wurden nach Absprache des Betreuers überarbeitet und fixiert. Nach der Überarbeitung wurden die Fragen auf die Software „Survio“ hochgeladen und der Fragebogen freigeschaltet.

6.1.1 Einleitende und abschließende Worte

Die Nutzer:innenbefragung wurde mit einleitenden Worten begonnen, um einerseits den Leser:innen einen Einblick in die Thematik zu gewährleisten und andererseits die Verfasserin vorzustellen. Am Ende der Befragung bedankt sich die Verfasserin bei den Teilnehmer:innen.

6.1.2 Anzahl der Teilnehmer:innen und Altersklassen

Die Anzahl der Teilnehmer:innen wurde während der Erstellung der Nutzer:innenbefragung auf fünfzig festgelegt. Den Altersklassen betreffend kann gesagt werden, dass es vor der Erhebung das Ziel war eine breite Masse der Gesamtbevölkerung und möglichst viele Personen, welche sich im erwerbsfähigen Alter befinden zu erreichen. Da wie zuvor beschrieben der Schüler:innentransport gesondert zu betrachten gilt, wollte man die Gruppe der Schüler:innen in erster Linie nicht vorrangig erreichen.

6.1.3 Fragestellung – Likert Skala und Nominalskala

Der Fragebogen gestaltet sich aus zwei unterschiedlichen Methoden. Diese wurden bereits in Kapitel 2 – Methodik – näher beschrieben. Die beiden Anwendungen erwiesen sich als praktikabel, um adäquate Antworten zu erreichen und diese in Bezug auf die vorliegende Arbeit und die damit einhergehenden Forschungsfragen zu bringen.

Die gesamte Umfrage befindet sich im Anhang als Beilage drei, Anhang eins und Anhang zwei stellen die beiden Transkripte dar.

Als Einstiegsfragen wurden die untenstehenden Fragen angewendet:

- (1) In welchem Bezirk der Region Nordburgenland leben Sie?
- (2) Bitte um Bekanntgabe der Heimatgemeinde.
- (3) Wie alt sind Sie?

Die Probanden konnten dabei aus den jeweiligen Bezirken wählen, beziehungsweise deren Heimatgemeinde – optional – bekanntgeben und das Alter mit Hilfe einer Textzeile als Ziffer angeben.

Die untenstehende Abbildung zeigt einen Bildausschnitt der Einstiegsfragen, wie diese für die Teilnehmer:innen ersichtlich waren.

1 In welchem Bezirk der Region Nordburgenland leben Sie?

☐ Eisenstadt ☐ Eisenstadt-Umgebung ☐ Mattersburg ☐ Neusiedl am See ☐ Rust

2 Bitte um bekanntgabe der Heimatgemeinde.

Fragesupport: (optional) Bitte schreiben Sie Ihre Heimatgemeinde ohne Leerzeichen danach.

3 Wie alt sind Sie?

Fragesupport: Bitte schreiben Sie Ihr Alter in Zahlen und ohne "Jahre" dahinter (Bsp.: 45)

Abbildung 10: Einstiegsfragen - Nutzer:innenbefragung
Quelle: Scheck 2023

Im Hauptteil wurden die Teilnehmer:innen der Umfrage bezüglich des Verkehrs und den Verkehrsangeboten in deren Heimatgemeinde befragt, einerseits inwiefern Verkehrsbelastungen wie Engstellen, Staus, Verkehrslärm oder mangelnde Parkplätze ein Hindernis darstellen, andererseits welche Angebote seitens der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden, um die Daseinsvorsorge zu sichern beziehungsweise das Leben am Land attraktiver zu gestalten.

In den nachstehenden Kapiteln werden nun die Ergebnisse der Umfrage beleuchtet, analysiert und diskutiert. Zunächst werden noch allgemeine Informationen bekanntgegeben.

6.2 Allgemeine Informationen der Umfrage

Die Umfrage wurde am 4. Dezember 2023 auf der Plattform „Survio“ erstellt und am nächsten Tag, dem 5. Dezember 2023 mit Hilfe einer öffentlichen Web-Adresse (URL) – <https://www.survio.com/survey/d/L1A6E9G8U2U1Y1I5B> - für Personen freigeschaltet. Im Anschluss daran wurde der Link mit Hilfe von sozialen Medien – Instagram, Facebook, Whatsapp – verbreitet, um Personen im nördlichen Burgenland zu erreichen. Demnach wurde am 05. Dezember 2023 die erste Antwort erhalten und mit 17. Dezember 2023 die Umfrage geschlossen. Dadurch ergibt sich eine Umfragedauer von zwölf Tagen, in denen 78 Antworten erreicht werden konnten. Die Sprache der Umfrage ist Deutsch.

6.2.1 Besucher der Umfrage

Betrachtet man die Besucher der Umfrage, so ist ersichtlich, dass es im Zeitraum der Umfrage zu 110 Besucherinnen und Besuchern kam, wobei nur 78 Menschen den Fragebogen fertig ausgefüllt haben. Daraus resultiert eine Abschlussquote von 70,3%. Bei jenen Personen, welche den Fragebogen nicht vollendet haben, kann es sich um Menschen handeln, welche nach der inhaltlichen Einleitung festgestellt haben, dass sie nicht im betroffenen Gebiet leben beziehungsweise rein aus Interesse den Link zur Umfrage angeklickt haben.

6.2.2 Dauer zur Fertigstellung der Umfrage

Die durchschnittliche Dauer zur Vollendung der Befragung betrug zwischen zwei und fünf Minuten. Ein Anteil von 73,1% benötigte die beschriebene Zeit um den Fragebogen abzuschließen. Dies entspricht auch den Angaben, welche in der Beschreibung – vor Beginn der Umfrage – angegeben wurden. Die untenstehende Tabelle zeigt die Dauer der Probandinnen und Probanden bis zur Fertigstellung der Umfrage in Prozent und als Anzahl in Personen. Die Personenanzahl ist gerundet – < 0.5 abgerundet; > 0,5 aufgerundet – dargestellt. Die Tabelle ist nach dem prozentuellen Anteil beziehungsweise der „Anzahl in Personen“ sortiert, daher ergibt sich das nicht sortierte Bild an „Dauer in Minuten“.

Die Darstellung befindet sich auf der nächsten Seite.

Tabelle 4: Durchschnittliche Zeit der Fertigstellung
 Datengrundlage: Umfrage Scheck 2023; eigene Darstellung

Prozentueller Anteil	Anzahl in Personen	Dauer in Minuten
73,1 %	57	2 – 5 min
14,1 %	11	5 – 10 min
10,1 %	8	1 – 2 min
2,6 %	2	10 – 30 min

6.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der „Nutzer:innenbefragung zur Mobilitätsnutzung im Nordburgenland“ werden nun aufgelistet. Die Analyse und Schlüsse, welche sich daraus ziehen lassen, werden im Anschluss dargelegt. Die Resultate werden chronologisch – nach Vorlage der Befragung – präsentiert.

Die erste Frage eruiert den Bezirk, in welchem die befragte Person lebt. Da sich die Arbeit mit dem Forschungsgebiet Nordburgenland beschäftigt, ergeben sich durch die Gliederung der NUTS-3 Region die folgenden Bezirke:

- (1) Eisenstadt
- (2) Eisenstadt – Umgebung
- (3) Mattersburg
- (4) Neusiedl am See
- (5) Rust

Um die Thematik von dem Bezirk „Rust“ zu erläutern, benötigt es einen Exkurs, sodass nachstehende Analysen und Interpretationen verständlich sind. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse beleuchtet.

6.3.1 Exkurs: Rust

Der Bezirk Rust beziehungsweise Rust selbst fungiert als Freistadt und zählt mit rund 1900 Einwohnerinnen und Einwohner als der kleinste Verwaltungsbezirk Österreichs. Daher werden alle Verwaltungsangelegenheiten in der Stadt selbst bearbeitet. Die Ursache, dass Rust als Staturstadt gilt, liegt bereits im Jahr 1681 als Burgenland noch zu Ungarn zählte. Damals wurde

den Bürgerinnen und Bürgern von Rust das Stadtrecht verliehen, welches heute in diesem Sinne nicht mehr verliehen werden würde, da laut österreichischer Verfassung mindestens 20 000 Einwohnerinnen und Einwohner vorliegen müssen (Stadtgemeinde Rust 2024). Aufgrund der vorliegenden Tatsache ist Rust als eigenständiger Bezirk in der NUTS-3 Region Nordburgenland festgelegt und im Rahmen der Befragung ebenfalls eigenständig angeführt.

6.3.2 Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme

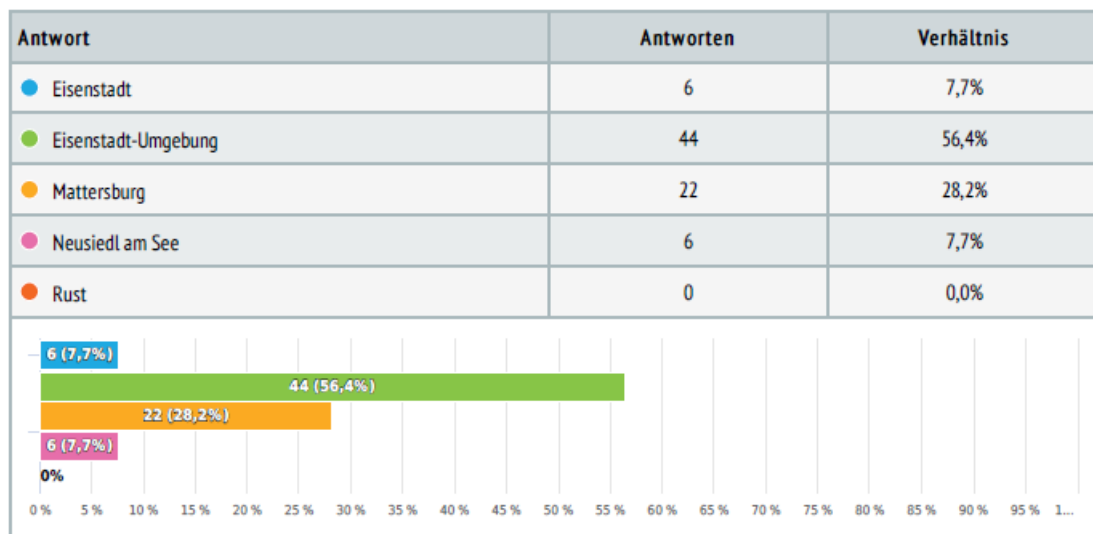


Abbildung 11: "In welchem Bezirk der Region Nordburgenland leben Sie?"

Quelle: Survio, Datengrundlage: Scheck 2023

Die in Abbildung elf dargestellten Daten zeigen wie viele Personen, in welchem Bezirk die Umfrage zur Mobilitätsnutzung durchgeführt haben, leben. Dabei ist erkennbar, dass die meisten Ergebnisse in der Verwaltungseinheit „Eisenstadt-Umgebung“ erzielt werden konnten. Im Bezirk Rust konnten keine Probandinnen und Probanden erreicht werden, allerdings konnten einige Personen in den Nachbargemeinden angetroffen werden. Wie im Kapitel 6.3.1 gezeigt, handelt es sich bei dem Bezirk Rust um eine Freistadt mit historischem Hintergrund. Durch die doch hohe Teilnehmer:innenanzahl der Nachbargemeinden wird die Tatsache, dass im beschriebenen Bezirk keine Probandinnen und Probanden erreicht werden konnten, nicht als problematisch angesehen.

Die expliziten Gemeinden wurden in der zweiten Frage eruiert. Bei der Bekanntgabe der Heimatgemeinde handelte es sich um eine optionale Frage, demnach konnten die befragten Personen deren Wohnort bekanntgeben, mussten dies allerdings nicht. Von den 78 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben lediglich fünf Personen nicht deren Heimatgemeinde bekannt. Die unten aufgelisteten Gemeinden konnten mit Hilfe der Nutzerinnen- und

Nutzerbefragung erreicht werden. Die Tabelle ist alphabetisch nach den Gemeinden mit den jeweiligen Bezirken sortiert.

Tabelle 5: Erreichte Gemeinden der Nutzer:innenbefragung
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Gemeinde	Bezirk	Anzahl der Teilnehmer:innen
Bad Sauerbrunn	Mattersburg	2
Draßburg	Mattersburg	
Eisenstadt	Eisenstadt	5
Forchtenstein	Mattersburg	
Gols	Neusiedl am See	
Hornstein	Eisenstadt-Umgebung	14
Jois	Neusiedl am See	
Klingenbach	Eisenstadt-Umgebung	
Marz	Mattersburg	
Müllendorf	Eisenstadt-Umgebung	
Neudörfel	Mattersburg	4
Neufeld	Eisenstadt-Umgebung	2
Neusiedl am See	Neusiedl am See	3
Oggau am Neusiedler See	Eisenstadt-Umgebung	2
Pöttelsdorf	Mattersburg	
Pötsching	Mattersburg	2
Sankt Margarethen	Eisenstadt-Umgebung	15
Siegenderhof	Eisenstadt-Umgebung	2
Siegraben	Mattersburg	
Sigleß	Mattersburg	3
Steinbrunn	Eisenstadt-Umgebung	
Stöttera	Mattersburg	
Tadten	Neusiedl am See	
Walbersdorf	Mattersburg	2
Wiesen	Mattersburg	
Wulkaprodersdorf	Eisenstadt-Umgebung	
Zagersdorf	Mattersburg	2

Bei der letzten Einstiegsfrage im Rahmen der Nutzerinnen- und Nutzerbefragung wurde das Alter der Personen erfragt. Vorweg kann gesagt werden, dass eine breite Masse erreicht werden konnte. Zwei Personen sind im Alter von fünfzehn und sechzehn Jahren, wodurch diese als Ausreißer definiert werden, da es sich möglicherweise um Schülerinnen und Schüler handelt. Die beiden Probandinnen und Probanden werden zur Auswertung in die nächsthöhere Altersklasse hinzugefügt aufgrund der minimalen Anzahl, wäre eine breite Masse im Bereich des Schülerinnen und Schüler Transports erreicht worden, hätte man dies gesondert betrachten müssen, da wie bereits im Literaturteil erwähnt, der Schüler:innentransport separat im Mobilitätsbereich betrachtet wird. Um das Alter der befragten Personen vereinfacht

darzustellen wurden Altersgruppen erstellt. Nachstehend befindet sich ein Kreisdiagramm mit den jeweiligen Klassen und dem Anteil der Personen darin.

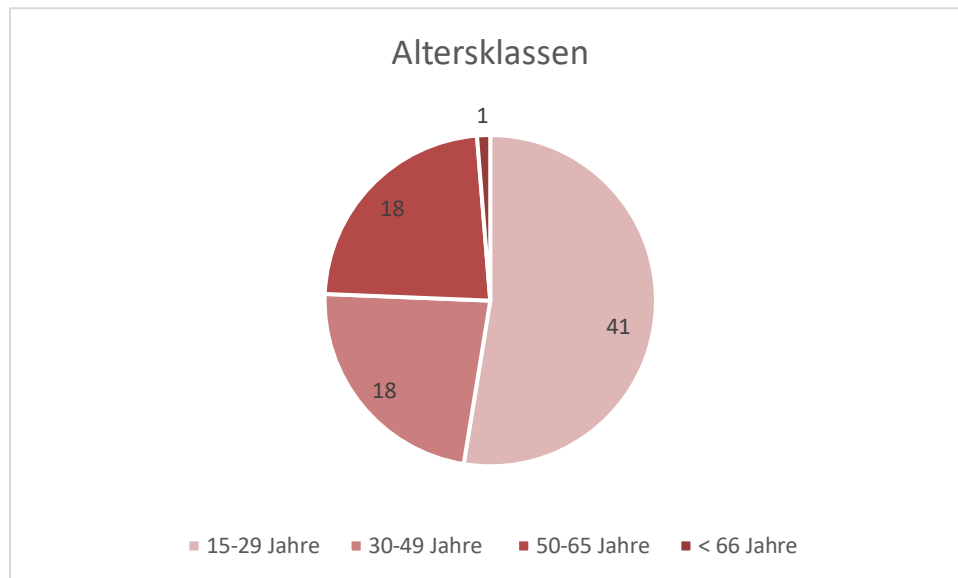


Abbildung 12: Altersklassen der Nutzer:innenbefragung
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Die Abbildung zeigt, dass die höchste Anzahl an befragten Personen in der Altersklasse zwischen fünfzehn und 29 Jahren erreicht werden konnte. In den Gruppen der 30- bis 49-Jährigen und der 50- bis 65-Jährigen konnten jeweils achtzehn Probandinnen und Probanden erzielt werden. Bei den Personen, welche über 66 Jahre alt sind, konnte bloß eine Person mit einem Alter von 74 Jahren erreicht werden.

Im Anschluss an die nun beschriebenen Einstiegsfragen, welche vor allem für die Analyse, welche sich im Anschluss an das Kapitel der Ergebnisse befindet, von großer Bedeutung sind, werden nun die fortlaufenden Fragen vorgestellt.

Zunächst wurde erfragt, ob der Begriff „Mikro ÖV System“ bereits vor der Erklärung – welche in der Einleitung gegeben wurde – bekannt war. Dabei konnten sehr eindeutige Schlüsse erzielt werden. Mit einem Prozentsatz von 76,9% war die Bedeutung vor der Erläuterung nicht bekannt. Dies entspricht 60 Personen, welche an der Umfrage teilgenommen haben. Demnach wussten nur achtzehn Personen, um welche Thematik es sich hierbei handelt. Das Ergebnis stellt einen Prozentsatz von 23,1% dar. Betrachtet man die Auswertung genauer, so ist erkennbar, dass es auch Unterschiede zwischen den einzelnen Altersklassen gibt. So konnten in der Gruppe der 15- bis 29-Jährigen sechs Personen, in der Gruppe der 30- bis 49-Jährigen sieben Personen und in der Gruppe der 50- bis 65-Jährigen fünf Personen mit der Begrifflichkeit

etwas anfangen. Der Begriff Mikro ÖV Systeme, wurde mit Hilfe des Bundesministerium (Hrsg.) 2023 wie folgt beschrieben: „Als Mikro öffentliche Verkehrssysteme (Mikro ÖV Systeme) bezeichnet man kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote“ (BMK (Hrsg.) 2023; Scheck 2023)“.

Die größten verkehrsbedingten Probleme stellt die nächste Frage der Nutzer:innenbefragung zur Mobilitätsnutzung im Nordburgenland dar. Zur Auswahl standen vier Probleme, welche in der Literatur debattiert werden, dazu zählt der Stau, Engstellen, Verkehrslärm und der Mangel an Parkplätzen. Bei der Frage gab es die Möglichkeit zur Mehrfachauswahl, demnach wurden einige Probleme mehrfach auserwählt. Mit 53,5 Prozent liegen die Engstellen deutlich an erster Stelle, gefolgt vom Mangel an Parkplätzen. Der mögliche Stau mit 24,4 Prozent und der Verkehrslärm mit 19,2 Prozent bilden das Schlusslicht. Dass der Verkehrslärm die wenigsten Häufigkeiten aufzeigt, ist durch das Leben am Land vorhersehbar gewesen, allerdings mit einer Antworten Anzahl von neunzehn Personen, nicht zu unterschätzen. Die untenstehende Tabelle zeigt die Gesamtanzahl der Antworten und die jeweilige Anzahl der Personen, welche die unterschiedlichen Probleme gewählt haben. Dabei gilt nochmals zu berücksichtigen, dass die Mehrfachauswahl möglich war.

Tabelle 6: Verkehrsbedingte Probleme
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Antwortmöglichkeit	Antworten	Verhältnis
Stau	19	24,4%
Engstellen	42	53,8%
Verkehrslärm	15	19,2%
Mangel an Parkplätzen	28	35,9%
Gesamt Anzahl	104	

Die sechste Frage der Nutzer:innenbefragung lautete wie folgt: „Ich bin mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in meinem Heimatort zufrieden“ (Scheck 2023). Fasst man dabei die beiden positiven Antworten – Ich stimme zu, Ich stimme eher zu – zusammen, so sind gesamt betrachtet 61,6% mit dem Angebot in deren Heimatgemeinde zufrieden. Daraus resultiert, dass 38,4% der befragten Persönlichkeiten nicht mit dem jeweiligen Angebot zufrieden sind. Betrachtet man die einzelnen Antworten konkreter, so sind die untenstehenden Ergebnisse zu erkennen. Die Abbildung zeigt einen Ausschnitt der

Auswertung, welche mit Hilfe von Survio durchgeführt wurde und auf der Datengrundlage der Befragung basiert. Welche Altersklasse dabei eher zustimmt und eher ablehnt, wird im Kapitel – Analyse – konkreter behandelt.

6 Ich bin mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV*) in meinem Heimatort zufrieden.

Einzelwahl, geantwortet 78 x, unbeantwortet 0 x

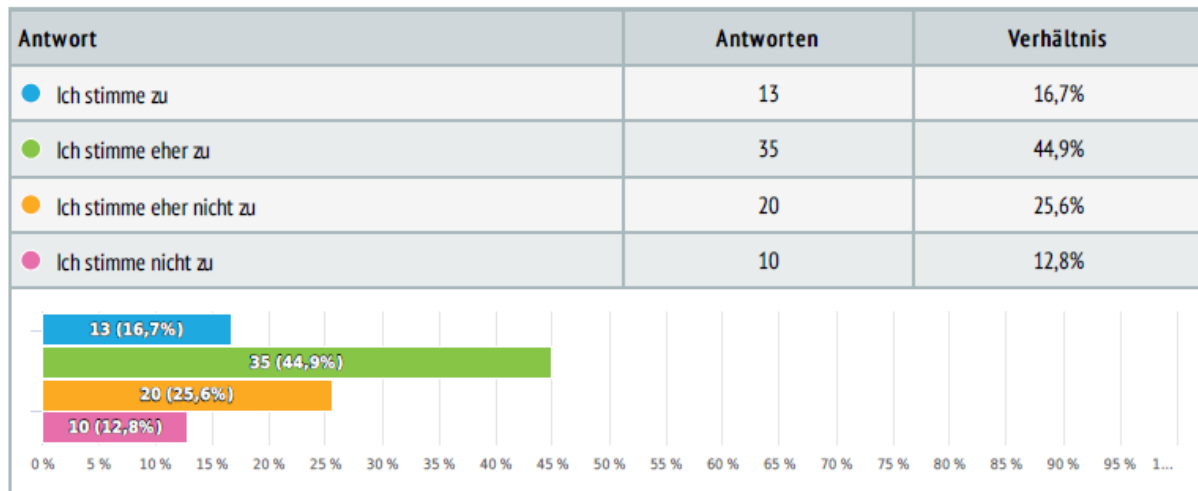


Abbildung 13: Zufriedenheit des ÖPNV Angebots
Quelle: Survio 2024; Datengrundlage: Scheck 2023

Anschließend wurde die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge mit Hilfe des öffentlichen Personennahverkehrs im Heimatort eruiert. Dabei konnte mit über 70% eine deutliche Antwort erreicht werden. Die Daseinsvorsorge ist gewährleistet und somit für die Bevölkerung von großer Bedeutung. Die reale Auswertung im Bezug der jeweiligen Altersklassen ist im nachstehenden Kapitel aufgelistet.

Die Frage sieben beschäftigt sich mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Relation zur Häufigkeit innerhalb einer Woche. Es gab hierbei vier Antwortmöglichkeiten, welche bereits eine bestimmte Anzahl der Benutzung vorgeben. Nachstehend sind die Ergebnisse mit den Antwortmöglichkeiten aufgelistet:

- | | |
|-------------|--------------|
| • Nie | 63 Antworten |
| • 1 – 2 Mal | 7 Antworten |

- 3 – 5 Mal

8 Antworten

- 6 – 7 Mal

0 Antworten

Die Auflistung zeigt, dass 63 befragte Personen nie öffentliche Verkehrsmittel nützen und nur ein geringer Anteil der befragten Menschen öffentliche Verkehrsmittel einmalig bis mehrmals die Woche zur Fortbewegung heranziehen. Die möglichen Ursachen beziehungsweise um welche Altersklassen es sich dabei handelt werden zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert.

In weiterer Folge wurde darüber abgestimmt, ob ein privates Fahrzeug sowie ein Abstellort benötigt wird, wenn die Nutzung eines ÖPNVs herangezogen wird. Dabei kam es zu abweichenden Antworten, welche untenstehend als Grafik dargestellt werden. Ersichtlich ist, dass es zu einer gleichmäßigen Verteilung kommt und zustimmende sowie ablehnende Antworten nah beieinander liegen. Für die Darstellung der Ergebnisse wurde ein Balkendiagramm gewählt, da dieses die Ergebnisse, subjektiv betrachtet, am besten präsentiert. Die Darstellung beginnt in der Abbildung vierzehn zunächst mit dem negativen Bereich und endet mit dem positiven Bereich. Ursache dafür ist, dass so mit den meisten Antworten abgeschlossen wird und die beiden Balken – Ich stimme nicht zu, Ich stimme zu – am Rand abgebildet sind.

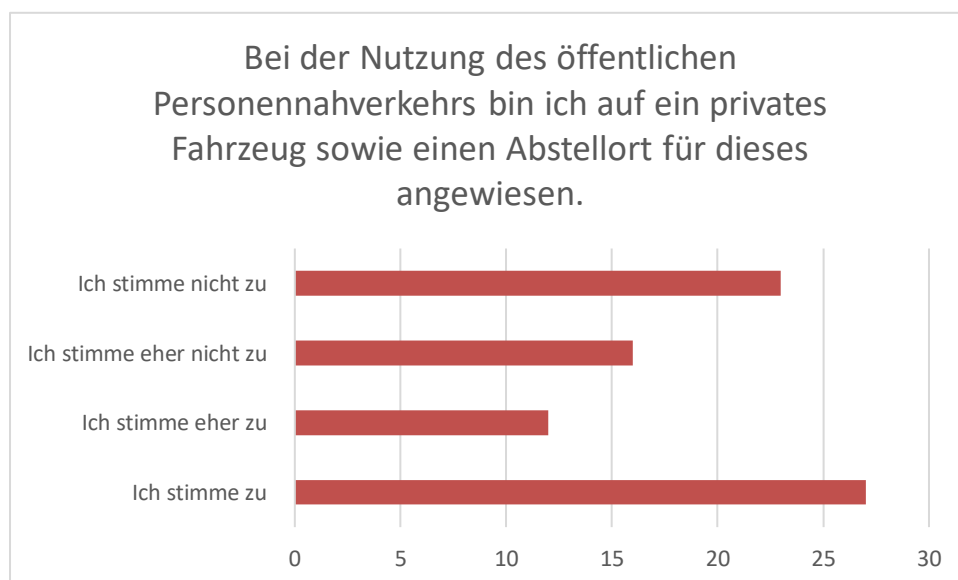


Abbildung 14: Nutzung ÖPNV mit einem privaten Fahrzeug
Datengrundlage: Scheck 2023, eigene Darstellung

In der Frage zehn wurde abgefragt, ob ein Umstieg notwendig ist, um an den Zielort zu gelangen. Dabei kam es mit 53 Antworten und einem prozentuellen Anteil von 67,9% zu einem

klaren Ergebnis, dass der Umstieg nicht notwendig ist. Zehn Personen gaben „Ich stimme eher nicht zu“ bekannt, wodurch ein Umstieg teilweise notwendig ist, allerdings nicht immer. Weitere sieben Menschen gaben an, dass ein Umstieg notwendig ist, um an den Zielort zu gelangen und weitere acht Individuen beantworteten die Frage mit „Ich stimme eher zu“, wobei dies abermals wie die zuvor beschriebenen Antwort mit „Ich stimme eher nicht zu“ zu handhaben ist.

6.3.3 Bedürfnisse und Wünsche der befragten Personen

Nach der Befragung hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme folgte jener Teil, in dem die individuellen Bedürfnisse und Wünsche ermittelt wurden. Dabei wurden zu Beginn die bestehenden Mikro ÖV Systeme in den individuellen Gemeinden erforscht. Im Anschluss daran wurde erfragt, ob der Wunsch nach divergenten Systemen vorhanden ist, sodass die Ergebnisse in die Weiterentwicklung im Burgenland einfließen können.

Bei der Beantwortung der Fragen konnte man zwischen drei Antwortmöglichkeiten wählen:

- Ja
- Nein
- Weiß ich nicht

Die Befragung beinhaltete die drei derzeit großen Mikro ÖV Systeme, welche einerseits seit langer Zeit Bestand bei der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems sind, wie zum Beispiel der Ortsbus, der Rufbus beziehungsweise das Sammeltaxi. Andererseits wurde auf die beiden alternativen Verkehrsmethoden, dem Elektroscooter und dem Fahrrad eingegangen, welche immer wieder in der Literatur und den Medien diskutiert werden. Nachstehend werden nun die Ergebnisse zu den vorgestellten Transportmöglichkeiten dargestellt.

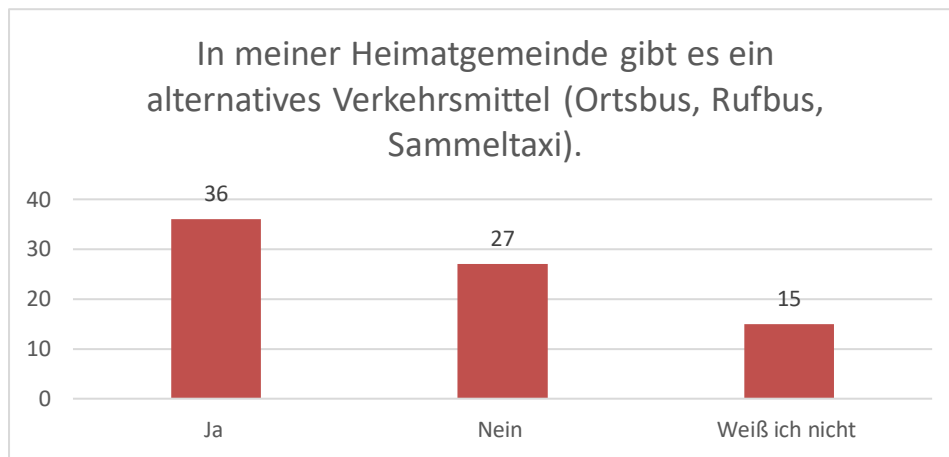


Abbildung 15: Ergebnis alternatives Verkehrsmittel- Ortsbus, Rufbus, Sammeltaxi
 Datengrundlage: Scheck 2023, eigene Darstellung

In Abbildung fünfzehn ist ersichtlich, dass das auch in der Literatur am ältesten bekannten Verkehrsmittel der Ortsbus, der Rufbus beziehungsweise das Sammeltaxi häufig Anwendung findet. Setzt man die Daten in Relation zu den befragten Personen von 78, so sind mit 46,2% fast die Hälfte der erreichten Gemeinden bereits mit einem alternativen Verkehrsmittel ausgestattet. Mit 19,2% und somit fünfzehn befragten Menschen ist doch ein großer Teil nicht darüber in Kenntnis, ob ein solches Verkehrsmittel in deren Heimatort zur Verfügung steht und demnach auch nicht nutzt.

Betrachtet man im Gegensatz des zuvor beschriebenen Verkehrsmittels das Ausborgen von Fahrrädern, ist erkennbar, dass nur drei Gemeinden – Eisenstadt, Neusiedl am See und ein nicht bekannter Ort, das Ausborgen von Fahrrädern ermöglicht. Ebenso wie bei den alternativen motorisierten Verkehrsmitteln sind auch hier vierzehn Personen darüber nicht informiert, ob ein solches Angebot seitens der Gemeinde zur Verfügung steht.

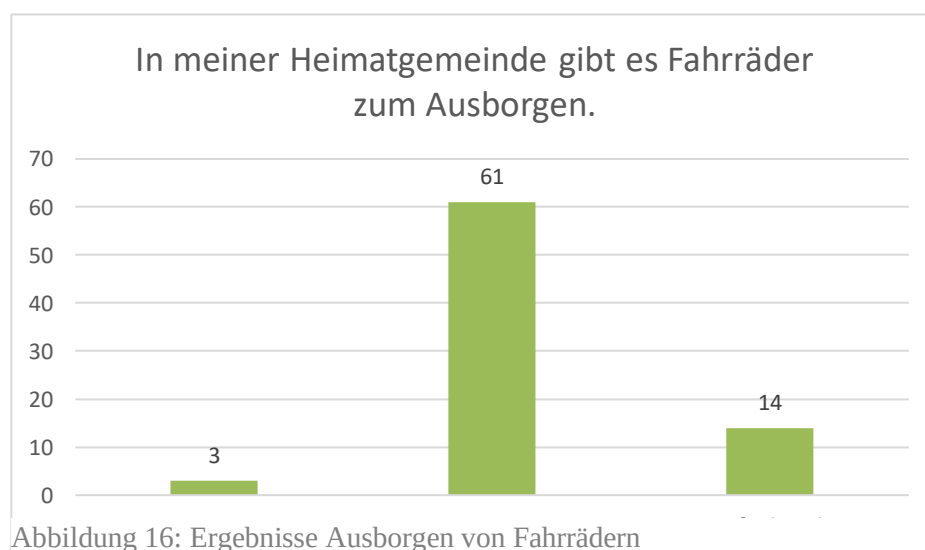


Abbildung 16: Ergebnisse Ausborgen von Fahrrädern
 Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Als letztes Fortbewegungsmittel wurde der Elektroscooter in den jeweiligen Gemeinden abgefragt. Dabei gab eine Person bekannt, dass das Ausborgen eines Scooters möglich ist, es handelt sich hierbei um den Kurort Bad Sauerbrunn. Weitere acht Personen gaben an, dass sie darüber nicht in Kenntnis sind, ob das Ausborgen eines Elektroscooters möglich ist oder nicht, wie in Abbildung siebzehn erkennbar.

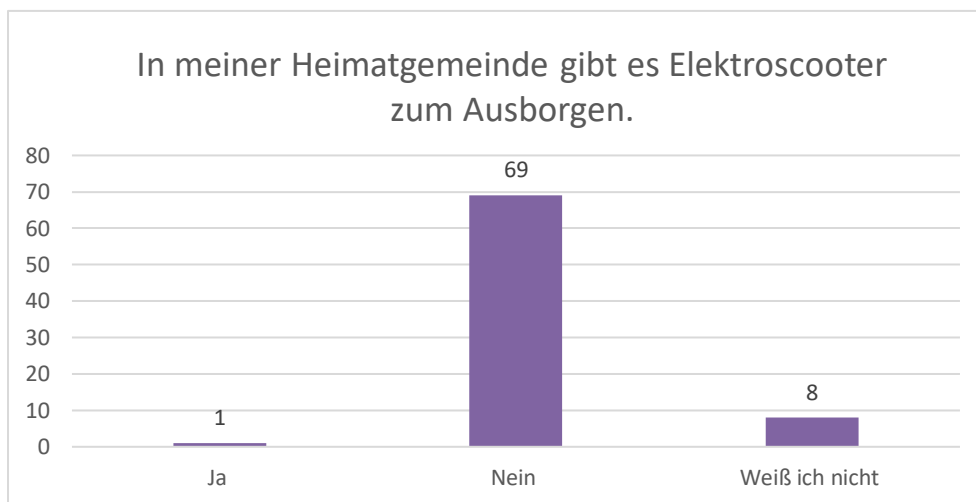


Abbildung 17: Ergebnisse Ausborgen von Elektroscooter
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Die Frage vierzehn und fünfzehn beschäftigen sich mit der Thematik, ob das Angebot von Elektroscooter beziehungsweise Fahrrädern genutzt werden würde, wenn diese zur Verfügung stehen. Die beiden Verkehrsmitteln lieferten ein sehr ähnliches Ergebnis, wie der untenstehenden Tabelle sieben entnommen werden kann.

Tabelle 7: Ergebnis Frage 14 und 15
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung

Frage 14	Antwortmöglichkeiten	Antworten
Ich würde mich freuen und das Angebot nutzen, wenn es Elektroscooter zum Ausborgen geben würde.	Ich stimme zu	16
	Ich stimme eher zu	12
	Ich stimme eher nicht zu	20
	Ich stimme nicht zu	30

Frage 15	Antwortmöglichkeiten	Antworten
Ich würde mich freuen und das Angebot nutzen, wenn es Fahrräder zum Ausborgen geben würde.	Ich stimme zu	14
	Ich stimme eher zu	15
	Ich stimme eher nicht zu	20
	Ich stimme nicht zu	19

Basierend auf den gegebenen Antworten ist erkennbar, dass es eine höhere Zustimmung zur Nutzung von Elektroscootern zum Ausborgen gibt. Von den befragten Personen stimmen sechzehn Personen zu und zwölf Personen stimmen eher zu. Betrachtet man die andere Seite gibt es bei Fahrrädern zum Ausborgen etwas mehr gemischte Meinungen, wobei vierzehn Personen zustimmen und fünfzehn Personen eher zustimmen. Daraus ist erkennbar, dass Elektroscooter als bevorzugte Option aus der Studie hervorgehen, allerdings die Differenz zwischen Zustimmung und Ablehnung bei beiden Optionen nicht sehr groß ist.

Im Anschluss an die Fragen, ob das Angebot von alternativen Verkehrsmitteln genützt werden würde, wurde gefragt, ob es unterstützt wird, dass die dadurch entstehenden Kosten von der öffentlichen Hand (Bund, Land, Gemeinde) übernommen werden. Von den befragten Personen stimmen 37 Personen zu und weitere 32 Personen eher zu. Ein prozentueller Anteil von 11,5%, das entspricht neun Personen, lehnen das Mittragen der dadurch entstehenden Kosten durch die öffentliche Hand ab.

Die letzten vier Fragen beschäftigen sich mit den Folgen, welche durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen erreicht werden können. Dabei konnten signifikante Ergebnisse erzielt werden. Die Mehrheit der Befragten, konkret 59,0%, ist der Meinung, dass durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen die Daseinsvorsorge gesichert werden kann. Eine signifikante Anzahl von 35,9% stimmt zur Sicherung eher zu. Jene Gruppen, welche eher nicht oder überhaupt nicht zustimmen, generieren einen kleinen Prozentsatz mit 3,8 Prozent beziehungsweise 1,3 Prozent.

Ähnliche Ergebnisse konnten betreffend der Reduzierung der Abwanderung erzielt werden. Auch hier stimmt die Mehrheit zu beziehungsweise eher zu. Konkret stimmen 32 Personen zu und 28 Befragte stimmen der Aussage, dass durch die Implementierung von Mikro ÖV

Systemen die Abwanderung reduziert werden kann, eher zu. Gesamt betrachtet stimmen 23,1% der Aussage eher nicht oder nicht zu, wobei sich der Anteil der Stimmen, welche eher nicht zustimmen auf 16,7 Prozent beschränkt und somit dreizehn Personen entspricht.

Dass das Leben am Land durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen wieder attraktiver wird, stimmen 74 Personen zu. Dabei stimmen 50,0% völlig zu und 44,9% stimmen eher zu. Zwei Teilnehmer:innen lehnen die Aussage ab und weitere zwei Personen stimmen eher nicht zu.

Die letzte Frage, Nummer zwanzig, eruiert, ob die Befragten der Meinung sind, dass die Implementierung von Mikro ÖV Systemen dazu beiträgt, den Verkehr in der Region zu reduzieren und die Lebensqualität zu verbessern. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stimmen dabei der Aussage deutlich zu. 31 Personen stimmen völlig zu und weitere 37 Befragte stimmen eher zu. Demnach lehnen nur zehn Personen die Aussage ab, wobei acht Individuen eher nicht zustimmen und weitere zwei Personen völlig ablehnen.

Die nun beschriebenen Ergebnisse stellen einen wichtigen Beitrag bei der Bearbeitung der vorliegenden Arbeit dar. Diese werden nun mit den davor gewonnenen Erkenntnissen aus der Literatur in Verbindung gesetzt und analysiert. Dabei wird abermals auf die Literatur, aber auch auf die Informationen, welche durch die beiden Experteninterviews gewonnen werden konnten, eingegangen.

7 Analyse – Quantitative Forschung

Nachstehend werden nun die gewonnenen Informationen der quantitativen Forschung im Rahmen einer Nutzer:innenbefragung analysiert und in Verbindung mit den zuvor erreichten Resultaten der Experteninterviews beziehungsweise der Literatur gesetzt. Vorweg ist zu erwähnen, dass laut Michalek (2023) - Teilnehmer des Experteninterviews – bis dato keine fundierte Forschung betreffend der Mobilitätsnutzung im Burgenland stattgefunden hat und daher die Ergebnisse einen relevanten Stellenwert für die Entwicklung im Bundesland darstellen. Bisher wurde lediglich auf Grundlage der Daten, welche die betreibenden Firmen übermitteln, geplant und weiterentwickelt.

Die Umfrage umfasst eine Laufzeit von zwei Wochen, konkret von 05. Dezember 2023 bis 17. Dezember 2023. Es konnten dabei 111 Besuche erreicht werden, wobei 78 Personen die Umfrage abgeschlossen und demnach ausgefüllt haben. Mit einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von zwei bis zehn Minuten, wurde die Erwartung verifiziert.

Betrachtet man die Ergebnisse, welche die erste Frage übermittelt, so ist erkennbar, dass die meisten Befragten im Bezirk Eisenstadt-Umgebung erreicht werden konnten. Allerdings keine Probandinnen und Probanden des Bezirk Rust. Da Rust, wie auch im Exkurs beschrieben, als Freistadt fungiert ist das Ergebnis genauer zu betrachten. Obwohl keine Teilnehmer:innen in der Freistadt selbst erreicht werden konnten, konnten dennoch in den umliegenden und angrenzenden Gemeinden einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer erreicht werden. So konnten mit Sankt Margarethen im Burgenland und Oggau am Neusiedlersee knapp zwanzig Individuen erreicht werden und daher kann diese Region als gut erforscht betrachtet werden. Im Bezirk Eisenstadt und Neusiedl am See konnten mit jeweils 7,7 Prozent nur eine geringe Personengruppe befragt werden. Betrachtet man allerdings die in Tabelle fünf dargestellten Gemeinden, so ist erkennbar, dass beinahe alle Bereiche des nördlichen Burgenlandes erreicht werden konnten. Zur Evaluierung der Bezirke wurden die Informationen des Land Burgenlandes (Hrsg.) 2024 herangezogen. Gemeinden wie Neudörfl, welche an der Grenze zu Niederösterreich beziehungsweise an eine Stadt – Wiener Neustadt – angrenzen, bis nach Klingenbach, an der ungarischen Grenze oder Gols und Jois in der Nähe des Neusiedlersees konnten erreicht werden. Besonders erfreulich ist, dass auch eine Person von Tadtén, in Abbildung achtzehn südöstlich zu erkennen, erreicht werden konnte. Als Hilfestellung wurde ein gelber Balken in die Grafik eingefügt.

Die unterschiedlichen Farben zeigen die Verwaltungsbezirke. Die Kolorierungen entsprechen den folgenden Bezirken, in alphabetischer Reihenfolge:

- Grün = Eisenstadt
- Orange = Eisenstadt-Umgebung
- Hellblau = Mattersburg
- Lila = Neusiedl am See
- Gelb = Rust

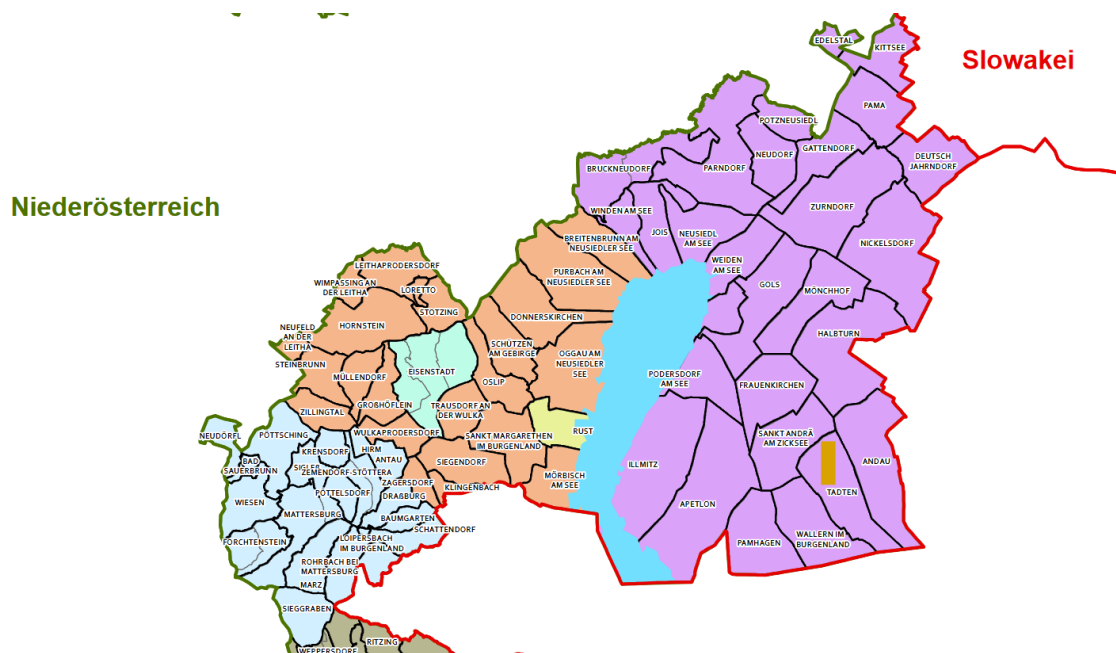


Abbildung 18: Verwaltungsbezirke nördliches Burgenland
Quelle: Land Burgenland (Hrsg.) 2024

Das Alter der Befragten wurde mit Hilfe eines Textfeldes eruiert. Demnach musste man sich vorab keiner Altersgruppe zuordnen. Nachdem die Umfrage abgeschlossen war, wurden Altersklassen erstellt, wobei mehrere Faktoren berücksichtigt wurden:

- Schüler:innen, Student:innen
- Arbeiter:innen
- Pensionist:innen

Durch die Klassifizierung ergeben sich vier Altersklassen. Die Gruppe der fünfzehn bis 29-Jährigen stellt die größte Bandbreite mit 41 Teilnehmer:innen dar. Die Altersklassen der 30- bis 49-Jährigen und 50- bis 65-Jährigen sind jeweils mit achtzehn Personen gut besetzt. Schlussendlich konnte nur eine Person über 65 Jahren erreicht werden. Obwohl nur eine Person

im eindeutige pensionsfähigen Alter erreicht werden konnte, kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich in der Gruppe der 50- bis 65-Jährigen keine Pensionistinnen und Pensionisten befinden. Diese Gruppe ist vor allem für die Befragung relevant, da in der Literatur oftmals darüber diskutiert wird, wie die Versorgung für diese Bevölkerungsgruppe gesichert werden kann.

Der Begriff Mikro ÖV Systeme wird in der fachspezifischen Literatur zwar häufig verwendet, betrachtet man allerdings die Ergebnisse der vorliegenden Studie, so ist deutlich erkennbar, dass von den 78 befragten Personen nur 23,1% den Begriff kennen. Eine mögliche Ursache ist, dass oftmals aufgrund der Einfachheit, von alternativen Verkehrsmitteln gesprochen wird und dennoch jedem klar ist, dass es sich um andere Fortbewegungsmethoden als herkömmliche Verkehrsmittel – Linienbus, Bahn, Zug – handelt.

Anschließend an die Einstiegsfragen folgten einige heimatortspezifische Fragen, um das derzeitige Angebot oder auch fehlende Angebote beziehungsweise verkehrsbedingte Probleme zu eruieren. Verkehrsbedingte Probleme wurden mit einigen Punkten, welche der Literatur entnommen werden konnten definiert. Dazu zählen die folgenden:

- Stau
- Engstellen
- Verkehrslärm
- Mangel an Parkplätzen

Der Nutzer:innenbefragung kann entnommen werden, dass Engstellen eine der häufigsten verkehrsbedingten Probleme darstellen. Dicht gefolgt von mangelnden Parkplätzen, Staus sowie dem Verkehrslärm. Da es sich um eine Umfrage am Land handelt wurde bereits vorab damit gerechnet, dass der Verkehrslärm nicht an vorderster Stelle steht. So ist nun auch dem Ergebnis zu entnehmen, dass der Lärm mit 19,2% das Schlusslicht darstellt.

Die Zufriedenheit betreffend des Angebots an öffentlichen Personennahverkehrssystemen ist nicht eindeutig. Es gibt keine konkrete Zustimmung beziehungsweise Ablehnung. So stimmen dreizehn Personen völlig zu, dass das Angebot zufriedenstellend ist, und weitere 35 Teilnehmer:innen stimmen eher zu. Ähnliche Ergebnisse sind bei der Ablehnung feststellbar. Zehn Individuen lehnen völlig ab und weitere zwanzig befragte Personen stimmen eher nicht zu. Daher ist erkennbar, dass mit gesamtbehandelten 39,4% die Zufriedenheit betreffend des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln nicht gewährleistet ist. Sieht man sich das Ergebnis genauer an, so ist erkennbar dass 21 Personen in der Altersklasse von fünfzehn bis 29 Jahren

mit dem Angebot nicht zufrieden sind. Weitere sieben Personen gehören der Altersklasse der 30 bis 49 Jährigen an und zwei Personen der Altersgruppe bis 65 Jahren sind ebenfalls mit dem Angebot nicht zufrieden. Daraus ist erkennbar, dass das Empfinden nicht nur eine Altersklasse betrifft, sondern dies die gesamte Bevölkerung so verspürt. Die Bezirke, welche von dieser Unzufriedenheit am häufigsten betroffen sind, sind Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg, wobei hierbei wieder unterschiedliche Gemeinden von Bad Sauerbrunn, Wiesen, Sigleß über Pötsching, Pöttelsdorf, St. Margarethen und Oggau am Neusiedlersee involviert sind. Demnach ist kein Muster beziehungsweise spezifisches Verhalten auffällig.

Die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge wird durch den öffentlichen Personennahverkehr durchaus gewährleistet. Mehr als fünfzig Prozent stimmen der Aussage eher zu und weitere zwanzig Prozent stimmen zu. Daraus ergibt sich, dass nur 21 Personen mit der Anbindung an die Daseinsvorsorge nicht zufrieden sind. Mit Hilfe der individuellen Antworten ist erkennbar, dass es sich bei den Ablehnungen abermals eher um junge Erwachsene mit Alter von zwanzig bis dreißig Jahren handelt. Eine mögliche Ursache kann sein, dass diese Generation eine ganz andere Erwartung an die Daseinsvorsorge empfindet als jene Generation, welche den öffentlichen Verkehr für Einkaufsfahrten, Arztbesuche oder Ähnliches benötigt.

Wie mehrmals in der Literatur entnommen werden konnte und anhand der Experteninterviews bestätigt wurde, weist das Burgenland den höchsten Motorisierungsgrad auf (Bauer 2015: 4; ORF Burgenland (Hrsg.) 2022). Dies kann nun auch anhand der vorliegenden Nutzer:innenbefragung bestätigt werden. 63 Personen von 78 Befragten nutzen „nie“ den öffentlichen Personennahverkehr. Zu einer Nutzung von ein- bis zweimal pro Woche kommt es bei sieben Personen, weitere acht Personen verwenden die Verkehrsmittel drei- bis fünfmal pro Woche. Ein Ergebnis, welches nicht eindeutiger sein kann. Personen im Alter von neunzehn bis 26 Jahren nutzen den Personennahverkehr ein- bis zweimal. Möglicherweise handelt es sich hierbei um Studentinnen und Studenten, welche zum Studienort pendeln und nicht häufig Anwesenheiten verzeichnen müssen. Die selbe Altersklasse betrifft auch das Pendeln mit einer Häufigkeit von drei- bis fünfmal. Dabei kann abermals auf die Literatur verwiesen werden, worin bestätigt wird, dass die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln einerseits alte Erwachsene betrifft, welche nicht mehr selbst mit dem Personenkraftwagen fahren können, oder junge Erwachsene, welche sich kein eigenes Fahrzeug leisten können (VCÖ (Hrsg.) 2020-04).

Die Frage neun, deren Ergebnisse bereits vorgestellt wurden, bezieht sich auf die Nutzung eines privaten Fahrzeuges in Kombination mit den ÖPNV. Dabei ist erkennbar, dass 39 Personen für

die Nutzung des öffentlichen Linienverkehrs zusätzlich einen Abstellort sowie ein privates Fahrzeug benötigen. Setzt man diese Ergebnisse in Verbindung mit jenen aus Frage acht, so ist erkennbar, dass auf Grundlage von Routinen beziehungsweise der Bequemlichkeit (VCÖ (Hrsg.) 2020-01) eher das private Fahrzeug für die gesamte Strecke verwendet wird als für einen Teil ein privates Fahrzeug und in Folge daran ein öffentliches Verkehrsmittel.

Andere Ergebnisse konnten bezüglich des Umsteigens bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erreicht werden. Das Umsteigen ist bei einem geringeren Anteil notwendig, um an den Zielort zu gelangen, wodurch die Direktverbindungen zu wichtigen Regionen gewährleistet sein sollten. Aufgrund dessen wäre interessant, weshalb dennoch nur ein geringer Anteil der Burgenländerinnen und Burgenländer öffentliche Verkehrsmittel nutzt. Dabei benötigt es weitere Studien, um die Ursache zu ermitteln und Lösungen zu finden, sodass die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen vermindert wird.

Betreffend der bereits implementierten alternativen Verkehrsmitteln, kann gesagt werden, dass bei der Befragung 36 Personen zugestimmt haben, dass es bereits einen Ortsbus, Rufbus oder Sammeltaxi in deren Heimatgemeinde gibt. Das entspricht zwölf Gemeinden, welche ein solches Verkehrsmittel anbieten. Dabei sind, wenn die Ergebnisse mit der Zufriedenheit von Frage neun verglichen werden, die meisten Unzufriedenheiten in Hornstein mit drei und Pötsching mit zwei Personen erkennbar. Alle Personen, welche mit dem Angebot unzufrieden sind, trotz bereits bestehenden Mikro ÖV System, befinden sich im Alter von 22 bis 25 Jahren. Ursache dafür kann sein, dass das Angebot zwar unter Tags für die ältere Bevölkerung zufriedenstellend ist, um die Daseinsvorsorge zu gewährleisten, allerdings die Verbindungen am Abend beziehungsweise in der Nacht für junge Erwachsene nicht zufriedenstellend sind. In Eisenstadt, Neusiedl am See und einem weiteren Ort, welcher nicht bekannt ist, gibt es bereits die Möglichkeit, Fahrräder auszuborgen. Elektroscooter können zum Zeitpunkt der Umfrage nur in einem Ort – Bad Sauerbrunn – ausgebaut werden. Allerdings ist die Debatte um Elektroscooter derzeit wieder präsenter in den Medien, aufgrund von den dabei entstehenden Kosten und den nicht vorhandenen Abstellplätzen, wie auch Wolf (2023) im Interview erklärt.

Die Zustimmung beziehungsweise Verneinung für die Implementierung von Elektroscooter oder Fahrrädern zum Ausborgen sind mit einer deutlichen Ablehnung in beiden Fällen ersichtlich. Das Ausborgen von Fahrrädern wird von gesamt 49 Personen und das Ausborgen von Elektroscooter von 50 Personen abgelehnt. Eine Zustimmung für die Implementierung von Elektroscooter Stationen gibt es hierbei von 18 Personen überwiegend von jungen Erwachsenen bis 36 Jahren. Ein ähnliches Ergebnis, mit 17 Personen bis 36 Jahre, sind für die Errichtung von

Ausleihstationen von Fahrrädern. Die Auswertung zeigt, dass das Interesse für die Art von alternativen Verkehrsmethoden klar bei eher jungen Erwachsenen liegt. Dabei spielt auch der Einfluss von sozialen Plattformen beziehungsweise angesagte Trends eine bedeutende Rolle. Da es allerdings nun vermehrt zu Problemen hinsichtlich der Handhabung – Parkplätze für Scooter, Fahrverhalten, Regeln für das Fahren – kommt, stockt die Implementierung dieses Verkehrsangebotes in ländlichen beziehungsweise kleineren Städten. So berichtet Wolf (2023) im Experteninterview ebenfalls davon, dass das Geld lieber individuellen Personen im Rahmen einer Förderung zugutekommen soll.

Von deutlicher Zustimmung aller Altersklassen kann gesprochen werden, wenn über den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und die damit entstehenden Kosten, welche von der öffentlichen Hand getragen werden müssen, gesprochen wird. Das heißt, dass die Implementierung und die damit entstehenden Kosten gerne von der Bevölkerung übernommen werden, sofern das Angebot adäquat und ansprechend ist. Dieses Ergebnis ist vor allem für das Forschungsgebiet – Nordburgenland – von Bedeutung, denn demnach ist die Bereitschaft zu Mehrkosten gewährleistet.

Ebenso kann von signifikanten positiven Ergebnissen gesprochen werden, wenn es um die Sicherung der Daseinsvorsorge durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen geht. Die Bevölkerung ist davon überzeugt, dass die Errichtung alternativer Verkehrsangebote mehrere positive Effekt auf das Leben am Land hat. Einerseits wird von der Daseinsvorsorge gesprochen, aber auch davon, dass die Abwanderung reduziert werden kann. Andererseits zeigt die Nutzer:innenbefragung auch, dass das Leben am Land wieder attraktiver werden soll und die Lebensqualität verbessert, sofern es zur Implementierung von Mikro ÖV Systemen kommt. Vor allem diese Fragen zeigen, dass trotz geringem Wissensstand vor der Erläuterung des Begriffes – Mikro ÖV Systeme – die Überzeugung und der Wille gegeben ist, das Leben am Land positiv zu beeinflussen.

Anhand der nun analysierten Ergebnisse konnte gezeigt werden, dass einige Annahmen, welche auf Grundlage der zuvor gewonnen Kenntnisse aus der Literatur, verifiziert werden konnten. Allerdings wird festgehalten, dass in manchen Bereichen weitere Untersuchungen benötigt werden, um Schlüsse ziehen zu können. Fasst man die gewonnenen Informationen aus der Literatur einerseits und der Forschung andererseits zusammen, ist erkennbar, dass vor allem die Anbindungen und das Angebot gesteigert werden müssen, um die Abwanderung zu reduzieren beziehungsweise das Leben am Land attraktiv zu halten.

8 Diskussion der erforschten Ergebnisse

Dieses Kapitel befasst sich mit den analysierten Informationen der Befragung und setzt diese nun mit jenen aus der Literatur und den beiden Experteninterviews in Verbindung.

Betrachtet man die gewonnenen Erkenntnisse anhand der einerseits qualitativen Forschung mit Hilfe zweier Experteninterviews und andererseits einer quantitativen Forschung im Zuge einer Nutzer:innenbefragung der vorliegenden Arbeit mit jenen aus der Literatur, konnten einige Ergebnisse bestätigt werden. Bei der Entwicklung eines neuen Mikro ÖV Systems müssen viele Umstände berücksichtigt werden. Das heißt von der Planung bis hin zur tatsächlichen Umsetzung handelt es sich um einen langen Prozess, welcher einerseits administrative Hürden, aber auch finanzielle Absicherung gewährleisten muss. Vorweg ist zu erwähnen, dass die Befragung, welche im Nordburgenland stattgefunden hat, die Zufriedenheit und subjektive Meinung der Bevölkerung in dieser Region von alternativen Verkehrsmitteln eruiert. Das heißt, dabei wurden keine Fragen betreffend der administrativen Hürden, finanziellen Herausforderungen oder Ähnliches abgefragt. Diese Thematiken wurden mit Hilfe der Experteninterviews mit Mag. Wolf und DI Michalek erforscht. Durch die beiden unterschiedlichen Forschungsmethoden konnte ein großer Einblick aus verschiedenen Blickwinkeln erreicht werden.

Die Implementierung ist laut Wolf (2023) eine rein politische Entscheidung, da die Kosten durch Förderungen von Landes- und Bundeseite nicht deckungsgleich sind. Diese Ansicht bestätigt auch DI Michalek (2023) in seinem Interview und betont, dass die Förderungen – unabhängig von welcher Institution – zu gering sind. Mit Hilfe der Befragung konnte eruiert werden, dass eine Zustimmung vorliegt, wenn es zu erhöhten Kosten kommt, sodass die öffentliche Hand – Gemeinden, Land, Bund – die entstehenden Kosten für die Entwicklung tragen kann. Daraus kann man schließen, dass die Bewohner des nördlichen Burgenlandes damit einverstanden sind, höhere Abgaben – in welcher Form dies auch geschieht – zu leisten, sofern das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln verbessert beziehungsweise ausgebaut wird.

Die Nutzung zwischen den unterschiedlichen Altersklassen konnte nicht eindeutig verifiziert werden. Dass das Burgenland als jenes Bundesland mit dem höchsten Motorisierungsgrad gilt, konnte anhand der Umfrage teilweise bestätigt werden (ORF Burgenland (Hrsg.) 2022; Michalek 2023), da 63 Personen von 78 Befragten nie öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Allerdings geht aus der Forschung nicht hervor, ob jene Personen ein motorisiertes Fahrzeug nutzen oder nicht. Ursache für den hohen Anteil können die fehlenden Anbindungen an die Hauptverkehrsachsen des öffentlichen Linienverkehrs sein. So spricht auch Wolf (2023) darüber, dass zwar die Verbindungen nach Wien oder Eisenstadt grundsätzlich gewährleistet sind, allerdings aufgrund fehlender Verbindungen in die Nachbarortschaften, zum Beispiel Leithaprodersdorf und Neufeld, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht zufriedenstellend ist. Michalek (2023) betont im Interview, dass alternative Verkehrsmethoden – Mikro ÖV Systeme – nur dann Sinn machen, wenn diese abgestimmt an den öffentlichen Linienverkehr verkehren. Ein solches, explizit abgestimmtes, System gab es zum Zeitpunkt des Interviews noch nicht und daher kann über keine Erfahrungen berichtet werden. Jener Punkt, welcher zu bedauern ist, ist, dass bis dato keine fundierte Forschung im Burgenland stattgefunden hat, wie beziehungsweise ob die Bevölkerung mit dem öffentlichen Personennahverkehr zufrieden ist. Aussagen wie: „Das Angebot wird gut angenommen.“, „Der Leithaland Bus ist eine gute Mischung, also vom 18 Jährigen bis zur 60 Jährigen funktioniert das ganz gut“ (Wolf 2023: Z174), „Wieso das Angebot in dem einem Ort nicht so gut und in einem anderen Ort besser angenommen wird“ (Michalek 2023: Z188f), basieren immer auf Grundlage von Beobachtungen der Betreiber:innen (Wolf und Michalek 2023). Demnach stellt die Nutzer:innenbefragung, welche im Rahmen der vorliegenden Arbeit durchgeführt wurde, einen wesentlichen Beitrag bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes im nördlichen Burgenland dar.

Die Anforderungen hinsichtlich des Mobilitätsangebotes zwischen den einzelnen Nutzer:innengruppen wird in der Literatur nicht explizit diskutiert. Sieht man sich die Ergebnisse der Befragung genauer an, so ist der Wunsch für die Implementierung von Fahrrädern oder Elektroscooter zum Ausborgen eher bei jungen Erwachsenen zum Ausdruck gekommen. Da es sich hierbei auch um eine Forschungsfrage handelt, kann bereits gesagt werden, dass bis dato keine empirische Forschung stattgefunden hat. Allerdings das Angebot, wie es derzeit in vielen Gemeinden stattfindet, eher von älteren Menschen genutzt wird. Michalek (2023) berichtet im Interview davon, dass das System natürlich „allen Altersklassen zur Verfügung stehen“, dennoch „Zielgruppen definiert“ werden (Z94, 99). Zu dieser Zielgruppe zählt der Geschäftsführer von MIRO Mobility all jene Personen, welche kein eigenes Auto zur Verfügung haben, „das sind in erster Linie ältere Personen, mobilitätseingeschränkte Personen“ und „junge Leute, die noch keinen Führerschein haben“ (Z102, 103). Der Bürgermeister von Hornstein, Mag. Wolf, spricht davon, dass durch die Anschaffung des neuen Ortsbusses mit Niederflurfunktion nun auch Menschen mit

Kinderwägen, aber auch Kleinkinder angesprochen werden sollen (Z37). Aus den gewonnenen Informationen ist ersichtlich, dass das Interesse seitens der Planer:innen von Mikro ÖV Systemen, vorhanden ist, auch junge Erwachsene beziehungsweise im Allgemeinen die jüngere Bevölkerung zu erreichen.

Die Frage sechs der Umfrage beschäftigte sich mit der Zufriedenheit des derzeitigen Angebotes in der Heimatgemeinde. Grundsätzlich kam es hierbei zu einer allgemeinen Befürwortung, sieht man sich jedoch das Ergebnis genauer an, so sind Unterschiede erkennbar. Jene dreißig Personen, welche mit dem derzeitigen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zufrieden sind, befinden sich in Altersgruppe bis 35 Jahre – hauptsächlich Personen im Alter von 19 bis 26 Jahren – und nur fünf Personen im Alter von 43 bis 57 Jahren. Daraus ist erkennbar, dass vor allem die junge Generation mit dem Angebot nicht zufrieden ist und es daher wahrscheinlich auch zu keiner Nutzung kommt. Ursache dafür kann sein, dass vor allem das Angebot am Abend oder in der Nacht für das junge Publikum nicht zufriedenstellend ist. Um aussagekräftige Aussagen treffen zu können, werden noch weitere Umfragen mit einer größeren Anzahl an Teilnehmer:innen benötigt.

Jene Informationen, welche eine signifikante Zustimmung erhalten haben, sind die Fragen betreffend der Lebensqualität, der Daseinsvorsorge und der Abwanderung. Im Zuge der Nutzer:innenbefragung wurde die Einschätzung der Personen gefragt, ob das Leben am Land attraktiver wäre, sofern es zu einer adäquaten Implementierung eines alternativen Verkehrsmittels kommt. Ebenso wurde abgefragt, ob die Lebensqualität zunimmt und die Abwanderung reduziert und die Daseinsvorsorge gewährleistet werden kann. In allen Fällen kam es zu einer deutlichen Zustimmung, wodurch die Entwicklung von alternativen Verkehrsmethoden einen durchaus positiven Einfluss auf die Zufriedenheit der Bevölkerung hat.

9 Fazit

Durch die genaue Auseinandersetzung mit der Thematik – Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes konnten die Fragestellungen der vorliegenden Arbeit beantwortet werden. Nachstehend sind die bedeutendsten Ergebnisse der Arbeit zusammengefasst und in Bezug auf die Forschungsfragen dargestellt.

Die Arbeit beschäftigt sich zu Beginn mit den einleitenden Worten und der Vorstellung der Forschungsfragen sowie der erstellten Hypothesen. Diese wurden auf Grundlage der entstehenden Fragen, welche bei der Fertigung des Titels aufgekommen sind, formuliert und als interessant empfunden. Dabei konnte bereits festgestellt werden, dass der öffentliche Verkehr, aber vor allem die Implementierung von alternativen Verkehrsmethoden in der Gesellschaft eine bedeutende Rolle spielen und die damit verbundenen Kosten oftmals enorme Dimensionen annehmen.

Im Anschluss daran wurde die Methodik der Arbeit beschrieben und welche Forschungsmethoden Anwendung finden. Da es sich bei der Mobilitätsentwicklung um ein komplexes Thema handelt, wurde schnell klar, dass es zwei verschiedene Blickwinkel zu betrachten gibt. Einerseits jener, welcher von der Planung bis zur Umsetzung die Kosten, Risiken, Chancen und Hürden betrachtet und andererseits jener Blickwinkel der Nutzerinnen und Nutzer der öffentlichen Verkehrssysteme. Auf Grund dessen wurde entschieden sowohl qualitativ – mit Hilfe von Experteninterviews – und quantitativ – mit Hilfe einer Nutzer:innenbefragung – zu arbeiten. Zudem wurden die verwendeten Tools vorgestellt, welche bei der Auswertung der Forschungsergebnisse herangezogen wurden. Dabei wurde mit MAXQDA gearbeitet, wobei es sich um ein Codierungssystem handelt, um Ergebnisse der Interviews besser vergleichen zu können und die Auswertung systematisch aufzubauen. Des weiteren wurde SURVIO für die Erstellung der Umfrage verwendet. Beide Forschungssysteme wurden im Zuge des Studiums kennengelernt und als hilfreich empfunden. Für die Literaturrecherche wurden „Searchstrings“ erstellt, sodass die Suche nach adäquaten Artikeln eingeschränkter ist.

Um Unklarheiten zu vermeiden und grundlegende Informationen zu erläutern, wurden zunächst relevante Begriffe erklärt. Zu Beginn wurde der ländliche Raum definiert und die unterschiedlichen Definitionsmöglichkeiten vorgestellt. Im Anschluss daran wurden die

Dimensionen der Nachhaltigkeit, die Entwicklung des ländlichen Raumes sowie divergente Verwendungszwecke der Mobilität vorgestellt. Nach der allgemeinen Einführung in die Thematik wurde der Begriff Mikro ÖV Systeme erläutert. Dabei galt es abermals die unterschiedlichen Kategorien – Funktionen, Betriebsweisen, Betriebsformen, aber auch die Finanzierungs- und Instandhaltungskosten, welche damit einhergehen, zu beschreiben. Im Zuge der Bearbeitung der Thematik – Mikro ÖV Systeme – wurde auch das Projekt Leithaland-Bus vorgestellt. Dabei handelt es sich um ein alternatives Verkehrsangebot, einem Elektrobus, welcher in den Sommermonaten in fünf Gemeinden verkehrt. Da das Angebot nun schon seit dem Jahr 2021 Anwendung findet, wurde dieses als mögliches positive Beispiel herangezogen.

Im Anschluss an die Literaturarbeit erfolgte die Forschungsarbeit. Zu Beginn wurden zwei Experteninterviews durchgeführt, welche unterschiedliche Informationen lieferten. Die dabei erhaltenen Informationen waren äußerst relevant für die Bearbeitung der Forschungsfragen, da dabei viele Neuigkeiten eruiert werden konnten. Zudem wurde ein konkreter Einblick in die unterschiedlichen Förderschienen gegeben, welche beide Interviewpartner als deutlich zu wenig ausgeprägt ansehen.

9.1 Erste Forschungsfrage und Hypothese

Die erste Forschungsfrage lautet: „Welche Problematiken beeinflussen den Aufbau von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen?“ Die Frage kann nun von zwei Blickwinkeln betrachtet werden. Einerseits von der fachspezifischen und planerischen Sichtweise, welche Herr Michalek beschrieben hat. Andererseits jener Blickwinkel von Mag. Wolf, welcher vor allem einen politischen aber auch generellen Blick auf die Implementierung eines alternativen Verkehrssystems geben hat. Beginnend mit jenen von Herrn Michalek ist festzuhalten, dass bereits „Ende der 90iger Jahre, Anfang 2000“ der Gmoa-Bus in der Gemeinde Pötsching implementiert wurde und man „als heute langläufigen Mikro ÖV bezeichnet“ (Z31f). Das heißt, der Wille, solche Systeme zu entwickeln und aufzubauen, liegt im Burgenland schon weit zurück. Das Problem, welches immer wieder auftritt, ist die finanzielle Unterstützung, welche es von Bundesseite gibt. Als der Klima- und Energiefond ins Leben gerufen wurde, gab es, Berichten von Herrn Michalek zufolge eine Förderschiene für drei Jahre. Diese Förderungen im Rahmen des Fonds gibt es nicht mehr. Das heißt, Gemeinden sind grundsätzlich in erster Linie selbst für die Finanzierung verantwortlich und bekommen vom Land Burgenland einen Zuschuss je nach Versorgungsgrad (Michalek 2023: Z140f). Zusätzlich zu den Gesamtkosten, welche sich natürlich in Instandhaltungs-, Personal- und Anschaffungskosten gliedern lassen,

bestätigt der Geschäftsführer, dass administrative Hürden, Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen und Vorschriften ebenso zu Problemen bei der Implementierung eines Mikro ÖV Systems zählen.

„Natürlich diese, all diese Probleme, die Sie ansprechen sind natürlich vorhanden. Hauptproblem ist natürlich die Finanzierung keine Frage ...“ (Michalek 2023: Z170-171).

Der Blickwinkel von Mag. Wolf zeigt eine ähnliche Einschätzung der Probleme, welche bei der Entwicklung eines Mikro ÖV Systems aufkommen können beziehungsweise auftreten. Gleich zu Beginn des Interviews legt die interviewte Person offen, dass kein alternatives Verkehrssystem auf Grundlage von Förderungen oder „überregionalen Investitionen“ entwickelt werden kann.

„Vorausgeschickt glaube ich wichtig zu sagen, dass die Einführung von Mikro-ÖV Systemen eine politische Entscheidung und den politischen Willen voraussetzt. Das heißt keine Gemeinde im Burgenland oder in Österreich wahrscheinlich, kann sich das aufgrund von Förderungen oder aufgrund von überregionalen Investitionen leisten, sondern es ist eine rein kommunale politische Entscheidung“ (Wolf 2023: Z17-21).

So ist bereits am Anfang des Interviews deutlich, dass auch für den Bürgermeister von Hornstein die Finanzierung eine bedeutende und zugleich belastende Rolle spielt. Im Laufe des Interviews wird mehrmals erwähnt, dass der Wunsch nach besseren und höheren Zuschüssen auf Landes- und Bundesebene groß ist. Zusätzlich zu der großen finanziellen Belastung zählt Herr Mag. Wolf auch als Problem das Gewerberecht und die Konzession zu erlangen auf. Denn wenn man als Gemeinde ein Mikro ÖV System aufbauen möchte, benötigt man einen gewerblichen Geschäftsführer, welcher die Taxikonzession hat. Ebenfalls spricht er von möglichen politischen Hürden, wenn keine deutliche Mehrheit im Gemeinderat für die Implementierung eines solchen Mobilitätskonzeptes ist. Dies ist im Falle von Mag. Wolf allerdings nicht eingetreten.

Auf Grund der erreichten Informationen im Zuge der empirischen Forschung kann nun die Forschungsfrage beantwortet werden. Jene Hypothese, welche am Anfang der Bearbeitung festgelegt wurde, kann in dieser Art und Weise nicht verifiziert werden. Die Hypothese – H1 – lautet: „Je höhere Anschaffungs- und vor allem Instandhaltungs- und Wartungskosten entstehen desto eher sind sie ein wesentliches Hemmnis für den Aufbau und die Umsetzung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen.“

Die Ergebnisse der Forschung zeigen, dass es zu wesentlichen Problemen bei der Entwicklung von neuen alternativen Verkehrsmitteln kommen kann, allerdings sich diese nicht nur auf die, in der Hypothese beschriebenen finanziellen Mitteln beschränkt, sondern auch administrative Hürden mit sich bringt. Des Weiteren ist zu erkennen, dass die dabei entstehenden Probleme zwar eine Verzögerung darstellen, allerdings nicht das völlige Ablehnen für den Aufbau eines neuen Systems hervorruft.

9.2 Zweite Forschungsfrage und Hypothese

Die zweite Forschungsfrage wurde wie folgt festgelegt: „Welche positiven Aspekte und Effekte bringt die Implementierung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen mit sich und kann dadurch die Abwanderung vermindert werden?“ Als Hypothese wurde dabei formuliert: „Die Daseinsvorsorge und die gesellschaftliche Anbindung werden durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen sichergestellt.“

Vorweg kann bereits gesagt werden, dass die Hypothese im Rahmen der vorliegenden Arbeit verifiziert werden kann, es allerdings weitere Untersuchungen benötigt, um die Aussage auf ganz Österreich auszurollen. Die nun beschriebene Forschungsfrage konnte mit Hilfe der Nutzer:innenbefragung, welche im nördlichen Burgenland stattgefunden hat, bearbeitet werden. Die Umfrage wurde mit Hilfe von SURVIO durchgeführt und es konnten dabei 78 Personen, unterschiedlicher Altersklassen, erreicht werden. Wie bereits in der Analyse – Kapitel 7 – beschrieben konnten eindeutige Zustimmungen erreicht werden betreffend der reduzierten Abwanderung bei der Implementierung von Mikro ÖV Systemen. Außerdem sind die befragten Personen davon überzeugt, beziehungsweise kam es zur Zustimmung, dass die Daseinsvorsorge – Arztbesuche, Einkaufsfahren, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben – durch alternative Verkehrsmittel gesichert ist. Ebenfalls berichtet auch Mag. Wolf im Interview davon, dass das Angebot des Ortsbusses in Hornstein für die zuvor beschriebenen Tätigkeiten gut angenommen wird. Dadurch ist ersichtlich, dass ein bestehendes Mikro ÖV System die notwendigen Fahrten von älteren Personen oder jenen ohne ein eigenes Personenkraftfahrzeug übernehmen kann.

9.3 Dritte Forschungsfrage und Hypothese

Die dritte und letzte Forschungsfrage beschäftigt sich mit den unterschiedlichen Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer.

„Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Anforderung der Mobilitätsangebote von Mikro ÖV Systemen zwischen den Nutzer:innengruppen?“

Auch hierbei wurde vor der engen Auseinandersetzung mit der Thematik eine Hypothese erstellt: „Die Mobilitätsanforderungen von Personen unterschiedlicher Altersgruppen sind aufgrund ungleicher Nutzermotive verschieden.“

Im Zuge der Forschung der vorliegenden Arbeit wurde diese Frage einerseits den beiden Interviewpartnern gestellt, aber auch andererseits versucht, die Ergebnisse der Nutzer:innenbefragung so zu analysieren, sodass mögliche Unterschiede festgestellt werden konnten. Bei den Interviews kam es zu unterschiedlichen Meinungen, welche für die Beantwortung der Forschungsfrage von Relevanz sind. DI Michalek und Mag. Wolf sind sich grundsätzlich einig, dass das Angebot für alle Altersklassen passen soll, allerdings natürlich Zielgruppen definiert werden. Dazu zählen vor allem junge Erwachsene, welche noch keinen Führerschein oder eigenes Fahrzeug haben, aber auch ältere, mobilitätseingeschränkte Menschen (Michalek 2023). Auch Wolf berichtet darüber, dass durch den Kauf des neuen Niederflrbusse, welcher als Ortsbus fungiert, nun auch Kleinkinder und junge Eltern mit Kinderwagen vom Angebot profitieren sollen. Beide Personen berichten darüber, dass die bestehenden Mikro ÖV Systeme von allen Altersklassen verwendet werden und es keinen Überschuss von jüngeren oder älteren Personen gebe. Nichts desto trotz ist hierbei zu erwähnen, dass es bis dato keine fundierte Forschung im Burgenland gegeben hat.

Betrachtet man die Ergebnisse, welche mit Hilfe der Nutzer:innenbefragung erreicht werden konnten, so ist ersichtlich, dass sich vor allem junge Erwachsene eher die Implementierung von Fahrrad-Ausleihstationen und Elektroscooter zum Ausborgen wünschen, als jene Personen über vierzig Jahren.

Demnach kann die Hypothese drei – H3 – im Rahmen der vorliegenden Arbeit verifiziert werden, da Unterschiede festgestellt werden konnte, allerdings es noch weitere Untersuchungen benötigt, um aussagekräftige Aussagen treffen zu können.

10 Ausblick

Auf Grund der ermittelten Ergebnisse sollte die Implementierung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Regionen weiter Anwendung finden. Wichtig sei zu beachten, dass es vom Zeitpunkt der Idee bis zur tatsächlichen Umsetzung einige Monate beziehungsweise Jahre dauern kann und es einen genauen finanziellen Plan benötigt, da die Implementierung mit Hilfe von Förderungen auf Landes- und Bundesebene nicht möglich ist. Durch die Entwicklung neuer attraktiver Verkehrssysteme kann die Lebensqualität am Land weiter verbessert und die Abwanderung reduziert werden. Des Weiteren sollten neue Förderschienen auf Landes- und Bundesebene lukriert werden, um die öffentliche Anbindung ans gesellschaftliche Leben gewährleisten zu können.

Sieht man sich die Ergebnisse der vorliegenden Forschung an, so ist erkennbar, dass das Interesse der Bevölkerung gegeben ist, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs finanziell zu unterstützen. Es sollte jedoch in Betracht gezogen werden eine größere Studie im nördlichen Burgenland beziehungsweise gesamten Burgenland durchzuführen, um die Mobilitätsnutzung detailliert untersuchen zu können.

Literaturverzeichnis

- AHLMAYER, F., & WITTOWSKY, D. (2018). Was brauchen wir in ländlichen Räumen? Erreichbarkeitsmodellierung als strategischer Ansatz der regionalen Standort- und Verkehrsplanung. *Raumforschung und Raumordnung| Spatial Research and Planning*, 76(6), 531-550.
- AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) 2021. Gesamtverkehrsstrategie Burgenland. Zukunftsthemen der Mobilität. www.b-mobil.info/de/gvs21
- AMT DER BURGENLÄNDISCHEN LANDESREGIERUNG (HRSG.) 2023. Mikro-ÖV-Gemeindebusse. Abgerufen unter: <https://www.burgenland.at/themen/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse-1/> [05.11.2023].
- BUND FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ DEUTSCHLAND (BUND) (HRSG.) (2015). Nachhaltig mobil in ländlichen Räumen. Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN (HRSG.) (2023). Begriffslexikon. Abgerufen unter: <https://www.oesterreich.gv.at/lexicon/P/Seite.990063.html> [28.03.2023].
- BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (HRSG.) (2023). Themen, Mobilität, alternative Verkehrskonzepte, Mikro-ÖV, Definition und Funktion. Abgerufen unter: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikrooev/definition.html [05.04.2023].
- DANGSCHAT, J. S. (2019). Gesellschaftlicher Wandel und Mobilitätsverhalten. *Nachrichten der ARL*, 1(2019), 8-11.
- DRENGNER, J., & GRIESE, K. M. (2016). Nachhaltige Veranstaltungen statt „Green Meetings“: Eine empirische Studie zur Bedeutung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Dimension der Nachhaltigkeit aus Sicht von Veranstaltungsstätten. *DBU-Umweltkommunikation*, 7, 121-134.
- EMPIRIO UG (Hrsg.) 2023. Was ist eine Nominalskala? Definition und Beispiel. <https://www.empirio.de/empiriowissen/nominalskala-definition> [27.10.2023].

- FRANZEN, N., HAHNE, U., HARTZ, A., KÜHNE, O., SCHAFRANSKI, F., SPELLERBERG, A., & ZECK, H. (2008). Herausforderung Vielfalt-Ländliche Räume im Struktur-und Politikwandel (No. 4). E-paper der ARL. ISBN 978-3-88838-721-0, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, <https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-72103>
- FROSCHAUER, U., LUEGER, M. (2003). Das qualitative Interview. Wien
- GLÄSER, J., & LAUDEL, G. (2009). Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse: als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Springer-Verlag.
- GRITSCH. (2012). Die Likert-Skala – Meinungen abbilden. *Ergopraxis*, 5(1), 16–17. <https://doi.org/10.1055/s-0031-1300814>
- HENKEL, G. (2004). Der ländliche Raum. Borntraeger.
- HERGET, M. (2015). Mobilität von familien im ländlichen Raum: Arbeitsteilung, routinen und typische bewältigungsstrategien. Springer-Verlag.
- HERRY, M., SEDLACEK, N., & STEINACHER, I. (2012). Verkehr in Zahlen. Oesterreich. Ausgabe 2011.
- HESSE, & SCHEINER, J. (2010). Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, 79(2), 94–112. <https://doi.org/10.3790/vjh.79.2.94>
- KIRCHHOFF, P., & TSAKARESTOS, A. (2007). Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen: Ziele-Entwurf-Realisierung. Springer Science & Business Media.
- KLIMA- UND ENERGIEFONDS (HRSG.) (2011). Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum.
- KNIE, A., F. ZEHL, M. SCHELEWSKY. 2021. Mobilitätsreport 05. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Juli. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- LAND BURGENLAND (HRSG.) (2024). Bezirke und Gemeinden. <https://www.burgenland.at/verwaltung/land-burgenland/bezirke-gemeinden/>. [26.01.2024].

- LEBHART, G. (2003). Demografische Alterung in den Regionen. Österreichs. In: Statistische Nachrichten 9/2003; S. 674 – 685.
- MACHOLD, I., & TAMME, O. (2005). Versorgung gefährdet?: soziale und wirtschaftliche Infrastrukturentwicklung im ländlichen Raum. Bundesanst. für Bergbauernfragen
- MARETZKE, S. (2010). Vielfalt des demografischen Wandels: eine Herausforderung für Stadt und Land. Bundesinstitut für Bau-, Stadt-und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR).
- MARKTGEMEINDE HORNSTEIN (HRSG.) (2023). Gemeindeservices, Elektro-Ortsbus. <https://www.hornstein.at/burgerservice/gemeindeservices/elektro-ortsbus/leithalandbus> [28.10.2023]
- MAYRING, P. (1994). Qualitative inhaltsanalyse (Vol. 14, pp. 159-175). UVK Univ.-Verl. Konstanz.
- MEHLERT, C. (2001). Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV: Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Bielefeld: Schmidt.
- MIEG, H.A. & BRUNNER B. (2001). Experteninterviews eine Einführung und Anleitung. Working Paper / MUP, Professur für Mensch-Umwelt-Beziehungen 6. <https://doi.org/10.3929/ethz-a-004218020>
- ÖSTERREICHISCHE RAUMORDNUNGSKONFERENZ (OEROK) (HRSG.) (2023). Neue Handlungsmöglichkeiten für periphere ländliche Räume. Wien, ÖROK. (=ÖROK-Schriftreihe 181).
- SCHUSTER, W. (2013). Nachhaltige Städte - Lebensräume der Zukunft. Kompendium für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Stuttgart. München.
- SIEBER, N. (2002a). Systematisierung alternativer Bedienungsformen im ÖPNV. Arbeits-papier 1 AMABILE Projekt; Karlsruhe; <http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf>

- SOMMER, C. SCHÄFER F., LÖCKER, G., HATTOP, T., SAIGHANI, A. (2016). Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. BMVI. Berlin, 161 S.
- STADTGEMEINDE RUST (HRSG.) (2024). Unsere Freistadt Rust. <https://www.freistadt-rust.at/gemeinde/leitbild/> [21.01.2024].
- STATISTIK AUSTRIA (HRSG.) (2023). Arbeitsort und Pendeln. <https://www.statistik.at/statistiken/arbeitsmarkt/erwerbstaetigkeit/arbeitsort-und-pendeln> [28.03.2023].
- STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) (HRSG.) (2023). Informationen zur NUTS-Klassifikation. https://www.destatis.de/Europa/DE/Methoden-Metadaten/Klassifikationen/UebersichtKlassifikationen_NUTS.html [26.02.2022].
- STEINRÜCK, B., & KÜPPER, P. (2010). Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV (No. 02/2010). Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie.
- SCHECK, L. (2020). Ausbreitung von und Gegenmaßnahmen gegen COVID-19, am Beispiel von ausgewählten Ländern.
- SCHIPFER, R. K. (2005). Der Wandel der Bevölkerungsstruktur in Österreich. Auswirkungen auf Regionen und Kommunen. Österreichisches Institut für Familienforschung, 51.
- VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT) (HRSG.) (2019). „IN GEMEINDEN UND REGIONEN MOBILITÄTSWENDE VORANBRINGEN“ VCÖ-SCHRIFTENREIHE „MOBILITÄT MIT ZUKUNFT“ 1/2019 WIEN 2019 ISBN 978-3-903265-00-4.
- VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT) (HRSG.) (2014). „Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern.“ VCÖ-Schriftreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2014.
- VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT) (HRSG.) (2016). „Freizeitverkehr in Österreich nimmt zu“ VCÖ-Schriftreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2016.

- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT) (HRSG.) (2020-01). „Arbeitswege auf Klimakurs bringen“ VCÖ-Schriftreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2020 Wien 2020 ISBN 978-3-903265-00-4.
- VERKEHRSClub ÖSTERREICH (VCÖ – MOBILITÄT MIT ZUKUNFT) (HRSG.) (2020-04). „Mobilität als Dienstleistung erspart teuren Autobesitz.“ VCÖ-Schriftreihe „Mobilität mit Zukunft, 4/2020 Wien 2020
- WEBER G. (2002). Globalisierungsoffer ländlicher Raum. Berichte der ANL, 26, 2002.
- WEBER G. (2010). Der ländliche Raum–Mythen und Fakten. Online Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2010.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Codesystem der Interviews	
Quelle: Maxqda Analytic Pro 2022 (eigener Bildausschnitt)	16
Abbildung 2: Erwerbspendler:innen in Österreich nach durchschnittlicher Wegzeit	
Quelle: Statistik Austria 2023: Arbeitsort und Pendeln [28.03.2023]	25
Abbildung 3: Personenkraftwagen Verkehrsaufwand in Kilometer	
Datengrundlage: VCÖ (Hrsg.) Arbeitswege auf Klimakurs bringen 2020: 11; eigene Darstellung	26
Abbildung 4: Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr	
Quelle: Mehlert 2001: 31	32
Abbildung 5: Leithaland-Bus mit den jeweiligen Bürgermeistern der teilnehmenden Gemeinden	
Quelle: Marktgemeinde Hornstein (Hrsg.) 2023	
https://www.hornstein.at/burgerservice/gemeindeservices/elektro-ortsbus/leithalandbus	
[28.10.2023]	37
Abbildung 6: Vorgangsweise Experteninterview	
Quelle: Scheck 2022: 35, Datengrundlage: Forschauer, Lueger 2003: 32	38
Abbildung 7: Übersicht der Bearbeitung auf MAXQDA	
Datengrundlage: MAXQDA 2022; Scheck 2023; eigener Bildausschnitt	40
Abbildung 8: Code-Matrix im Vergleich der beiden Interviews	
Quelle: MAXQDA Analytic Pro 2022; eigenständige Codes	41
Abbildung 9: Häufigkeit in absoluten Zahlen und Prozent (%) dargestellt.	
Datengrundlage: MAXQDA 2022; eigene Darstellung	42
Abbildung 10: Einstiegsfragen - Nutzer:innenbefragung	
Quelle: Scheck 2023	55
Abbildung 11: "In welchem Bezirk der Region Nordburgenland leben Sie?"	
Quelle: Survio, Datengrundlage: Scheck 2023	58
Abbildung 12: Altersklassen der Nutzer:innenbefragung	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung	60
Abbildung 13: Zufriedenheit des ÖPNV Angebots	
Quelle: Survio 2024; Datengrundlage: Scheck 2023	62
Abbildung 14: Nutzung ÖPNV mit einem privaten Fahrzeug	
Datengrundlage: Scheck 2023, eigene Darstellung	63

Abbildung 15: Ergebnis alternatives Verkehrsmittel- Ortsbus, Rufbus, Sammeltaxi	
Datengrundlage: Scheck 2023, eigene Darstellung.....	65
Abbildung 16: Ergebnisse Ausborgen von Fahrrädern	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung.....	65
Abbildung 17: Ergebnisse Ausborgen von Elektroscooter	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung.....	66
Abbildung 18: Verwaltungsbezirke nördliches Burgenland	
Quelle: Land Burgenland (Hrsg.) 2024	70

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendler:innen zur Ausbildungseinrichtung	
Datengrundlage: Statistik Austria 2023: Pendeln zum Ausbildungsort. [28.03.2023]	25
Tabelle 2: Aktuelle Mikro ÖV Systeme im nördlichen Burgenland	
Datengrundlage: Amt der burgenländischen Landesregierung (Hrsg.) 2023; eigene	
Darstellung	43
Tabelle 3: Dauer und Durchführungstag der Interviews	51
Tabelle 4: Durchschnittliche Zeit der Fertigstellung	
Datengrundlage: Umfrage Scheck 2023; eigene Darstellung	57
Tabelle 5: Erreichte Gemeinden der Nutzer:innenbefragung	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung	59
Tabelle 6: Verkehrsbedingte Probleme	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung	61
Tabelle 7: Ergebnis Frage 14 und 15	
Datengrundlage: Scheck 2023; eigene Darstellung	66

Abkürzungsverzeichnis

Mikro ÖV System	Mikro öffentliches Verkehrssystem
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
NUTS	Nomenclature des Unites territoriales statistiques
OEROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
PKW	Personenkraftwagen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Hrsg	Herausgeber
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Anhang 1 – Interview Mag. Wolf Christoph

Interview zum Thema:

Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes

Forschungsfragen:

- (1) Welche Problematiken beeinflussen den Aufbau von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen?
- (2) Welche positiven Aspekte und Effekte bringt die Implementierung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen mit sich und kann dadurch die Abwanderung vermindert werden?
- (3) Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Anforderungen der Mobilitätsangebote von Mikro ÖV Systemen zwischen den Nutzer:innengruppen?

Einstieg:

Zunächst möchte ich ausdrücklich meinen Dank aussprechen, dass Sie sich die Zeit nehmen mit mir ein Interview zu führen. Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Inhalte werden von mir mittels MAXQDA ausgewertet und in Verbindung mit meinen weiteren Interviewpartner:innen gesetzt.

Ich möchte Ihnen einen kurzen Einblick in meine Arbeit gewährleisten, sodass Sie sich einen Überblick verschaffen können. Ich behandle in meiner Arbeit das Thema, Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen. Zu Beginn meiner Arbeit gebe ich einen allgemeinen Überblick über die Materie und darlege meine Forschungsfragen, sowie Hypothesen. Anschließend erläutere ich meine methodische Herangehensweise. Bevor die konkrete Bearbeitung von Mikro-ÖV Systemen stattfindet, werden noch generelle Aspekte der Mobilität in ländlichen Räumen beschrieben. Der Aufbau einer nachhaltigen Mobilität und das Drei-Säulen-Modell von Elkington (1997) gibt Aufschluss über die Dimensionen – ökologisch, ökonomisch und sozial. Schlussendlich wird die Entwicklung und Ursachen, sowie der Verwendungszweck der Mobilität vorgestellt. Anhand unterschiedlicher Literaturquellen konnte erkannt werden, dass vor allem die

Daseinsvorsorge, sowie die Erreichbarkeit unterschiedlicher Altersgruppen, eine wesentliche Rolle spielt. Ebenso ist die Anbindung an den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr eine bedeutende Rolle (VCÖ (Hrg.) 2014; BMK (Hrsg.) 2023; Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011).

Einführung zum Gespräch:

Hallo, mein Name ist Laura Scheck und ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen für die Teilnahme an diesem Gespräch bedanken. Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Informationen, stellen einen wichtigen Beitrag für meine Masterarbeit für mein Lehramtsstudium Bewegung und Sport und Geographie und Wirtschaftskunde an der Universität Wien dar. Ich bearbeite das Thema „Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes“. Das Interview wird circa 15 bis 30 Minuten dauern und Sie können auch jederzeit ohne Angabe von Gründen eine Frage nicht beantworten oder das Interview abbrechen.

Um das Interview verschriftlichen zu können, würde ich es gerne aufzeichnen. Ihre Angaben werden vertraulich behandelt.

Informationen zur Person:

Bitte stellen Sie sich kurz vor!

Allgemeine Fragen zu Mikro-ÖV in der Marktgemeinde Hornstein:

- (1) Beschreiben Sie bitte die Bedeutung des Projektes in Ihrer Gemeinde!
- (2) Welcher Anlass führte zur Implementierung des Projektes „Leithaland Bus“?
[Bürger:innen, Politik, Evaluierung]
- (3) Wie entwickelte sich das Projekt von der Entscheidungsfindung bis hin zum Start der Planung?

Hauptfragen:

- (1) Welchen Einfluss hatten und haben demokratische Rahmenbedingungen [administrative Hürden, Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen, Vorschriften] auf die Implementierung des Projektes?
- (2) Wie lange dauerte die Realisierung des Projekts? [Von der Idee bis zum Start]

- (3) Gab es vor dem Projektstart eine Evaluierung, ob ein solches Angebot von den Nutzer:innen benötigt beziehungsweise gewollt ist? Wer ist die Zielgruppe dieses Projektes?
- (4) Welche Akteure spielten bei der Umsetzung des Projektes eine bedeutende Rolle? [Politik, Bürger:innen]
- (5) Gab beziehungsweise gibt es die Überlegung ein weiteres Angebot wie zum Beispiel E-Scooter umzusetzen?
- (6) Wie hoch schätzten Sie das finanzielle Risiko zu Beginn ein? Wirkte sich der Risikoaspekt auf die Umsetzung des Projektes aus? [Inbetriebnahme nur in den Sommermonaten]
- (7) Wurde bzw. wird das Projekt gefördert? Wie hoch lag ca. die Förderquote? Welchen Einfluss hatte die Förderung auf die Umsetzung? Wäre das Projekt auch ohne Förderung umgesetzt worden?
- (8) Gibt es unterschiedliche Förderungen auf Bundes-, Landes- beziehungsweise Gemeindeebene?
- (9) Decken sich die Kosten mit den Erträgen, welche im Zuge der einzelnen Fahrten eingenommen werden? Wieso wird das Angebot derzeit nur in einem bestimmten Zeitraum angeboten? Sind es die finanziellen Mittel oder ist das Nutzungsausmaß derzeit noch zu gering?
- (10) Wie funktioniert die Organisation des Projektes? Welche Gemeinde ist Hauptverantwortlich und wieso diese und nicht eine Andere?
- (11) In den Medien wird von einer Evaluierung im Jahr 2022 gesprochen, gibt es dazu bereits Ergebnisse? Wird das Angebot eher von jungen Erwachsenen oder Älteren in Anspruch genommen?

Abschließende Fragen:

- (1) Sehen Sie die Zukunft in Mikro-ÖV Systemen oder in herkömmlichen Personennahverkehrssystemen?
- (2) Warum funktioniert das Projekt „Leithaland Bus“ aus Ihrer Sicht so gut? Was sind die Erfolgsfaktoren des Projektes?

Ich bedanke mich ausdrücklich für die Teilnahme!

Einwilligungserklärung zur Erhebung und Verarbeitung personenbezogener Interviewdaten

Forschungsprojekt: Masterarbeit im Unterrichtsfach Geographie und
Wirtschaftskunde

Durchführende Institution: Universität Wien

Interviewer: Laura Scheck, BEd

Das Interview findet in mündlicher Form statt. Personenbezogene Kontaktdaten werden von Interviewdaten getrennt für Dritte unzugänglich gespeichert. Nach Beendigung des Forschungsprojekts werden Ihre Kontaktdaten automatisch gelöscht.

Die Teilnahme am Interview ist freiwillig, Sie können dieses jeder Zeit abbrechen und Ihr Einverständnis für die weitere Verarbeitung des Interviews zurückziehen. Dabei entstehen für Sie keinerlei Nachteile.

Ich bin damit einverstanden, im Rahmen des genannten Forschungsprojekts an einem Interview teilzunehmen.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Vorname, Nachname in Druckschrift

Ort, Datum, Unterschrift

1 I: Hallo, mein Name ist Laura, wir kennen uns ja also deshalb auch, dass „Du“ Wort in diesem
2 Interview. Ich möchte mich ausdrücklich bei dir für die Teilnahme an dem Gespräch bedanken,
3 die von dir zur Verfügung gestellten Informationen stellen einen wichtigen Beitrag für meine
4 Masterarbeit für das Lehramtsstudium, Bewegung und Sport und Geographie und
5 Wirtschaftskunde dar. Ich bearbeite das Thema Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen
6 durch die Implementierung von Mikro-ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und
7 Problematiken am Beispiel des Burgenlandes. Das Interview wird circa 15 bis 30 Minuten
8 dauern und du kannst auch jederzeit ohne Angabe von irgendwelchen Gründen eine Frage nicht
9 beantworten oder das Interview abbrechen. Und um das Interview verschriftlichen zu können,
10 würde ich es gerne aufzeichnen und die Angaben von dir werden natürlich vertraulich
11 behandelt.

12 W: Stimme zu.

13 I: Bitte stell dich kurz vor.

14 W: Mein Name ist Christoph Wolf, Bürgermeister von Hornstein.

15 I: Ja, danke, dann würde ich mit den allgemeinen Fragen zur Mikro-ÖV in der Marktgemeinde
16 Hornstein beginnen. Beschreibe mir bitte die Bedeutung des Projektes in deiner Gemeinde.

17 W: Vorausgeschickt glaube ich wichtig zu sagen, dass die Einführung von Mikro-ÖV Systemen
18 eine politische Entscheidung und den politischen Willen voraussetzt. Das heißt keine Gemeinde
19 im Burgenland oder in Österreich wahrscheinlich, kann sich das aufgrund von Förderungen
20 oder aufgrund von überregionalen Investitionen leisten, sondern es ist eine rein kommunale
21 politische Entscheidung. Dass ich dieses Geld für ein Mikro ÖV verwende und nicht für andere
22 Projekte. Und deswegen war es für uns war immer klar, dass wir 2019 gesagt haben, wir
23 schreiben das ganze System neu aus und versuchen, den Bestand und die Erfahrungen, die man
24 davor kommt haben, auf neue Beine zu stellen, da die Relevanz dieses Projektes, finde ich. Auf
25 der anderen Seite der soziale Faktor für ältere Menschen, die nicht mehr mobil sind. Vor allem
26 die keine Familienverbund mehr haben, der verfügbar ist, weil die Kinder arbeiten. Weil die
27 Enkelkinder in Wien studieren, arbeiten oder pendeln oder sonst andere Verpflichtungen haben
28 der zweite Aspekt, der uns dann aber wichtig war, ist, dass man aus dem sozialen ein bisschen
29 außer Kommen und zusätzlich ein Angebot schaffen für alle Generationen, weil mit einem
30 attraktiven Angebot wollten wir schon auch junge Familien mit Kinderwagen. Zum Beispiel
31 oder mit kleinen Kindern dazu motivieren und bewegen, dass sie den Orts Bus nutzen. Für die
32 Einkaufsfahrten zum Billa und retour und vielleicht nicht selber ins Auto einsteigen, weil der
33 Orts Bus genauso attraktiv oder einfach handzuhaben ist und extrem günstig und die dritte
34 Geschichte ist natürlich, dass du als Gemeinde immer Vorreiterrolle sein musst und
35 Bewusstsein schaffen sollst für in dem Fall Elektromobilität, und das war für uns der
36 ausschlaggebende Kriterien bei der Ausschreibung, das heißt, wir wollten Niederflurbus für
37 Behindertengerechtigkeit und Kinderwagen und Kleinkinder. Dann wollten wir auf alle Fälle
38 Elektro, deswegen ist es der erste Elektro Bus im Burgenland worden. Mit Vorreiterrolle und
39 dass man mit Niederflur und 17 Sitzplätzen und erweiterten Fahrzeiten einfach die Attraktivität
40 steigern.

41 I: Super vielen Dank, das wäre auch die zweite Frage gewesen einfach, was der Anlass für die
42 Implementierung war eben ob es die Bürger:innen waren, eine Evaluierung, die vielleicht
43 stattgefunden hat vorab oder ob es einfach auch politisch ausschlaggebend war.

44 W: Eine gute Mischung.

45 I: Genau, wie hat sich jetzt das ganze Projekt von der Entscheidungsfindung bis hin zum Start
46 eigentlich entwickelt also die Planung ganz generell?

47 W: Wir hatten hier einen Ortsbussystem das nicht unbedingt angenommen wurde und haben
48 heute daraus gelernt, dass ein klassischer Bus mit Stufen und mit eingeschränkten
49 Betriebszeiten nicht zum Erfolg führt, dass das Geld das eingesetzt wird, wie soll ich sagen
50 irgendwie wirtschaftlich darstellbar ist und dann hat es einen Totalschaden des alten Busses
51 gegeben und das war für uns der Anlass, das Projekt mehr aufzuholen.

52 I: Aso okay.

53 W: Und daraufhin haben wir halt ein paar Kriterien festgelegt, die ich schon schon genannt
54 habe, die uns wichtig sind und die wir forcieren wollen und haben halt das versucht, das ständig
55 weiterzuentwickeln, zum Beispiel die Fahrten zum Bahnhof, haben wir neu gemacht, dass man
56 die Ärzte in umliegenden Gemeinden besuchen lassen darf. Wir haben dann umgestellt auf
57 Eigenbetrieb von der Gemeinde, hinzu konzessionierten Unternehmen, der für uns betreibt,
58 weil wir damit keine Gewerbeberechtigung brauchen. Wir haben damit ausreichend Busse und
59 Personal und wir dürfen außerhalb der Ortschaft fahren, und das war ein bisschen die
60 Hintergründe dazu.

61 I: OK, da sind wir dann eher schon bei den Hauptfragen angekommen. Welchen Einfluss hatten
62 und haben demokratische Rahmenbedingungen, also administrative Hürden und
63 Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Forderungen, Vorschriften auf die Implementierung des
64 Projekts? Ich mein, du hast schon ein Paar angesprochen, aber gab es wirklich totale Hürden,
65 die irgendwie das Ganze ein bisschen gehemmt.

66 W: Die erste, die erste Hürde ist einfach die das Gewerbeamt und die Konzession, wenn du es
67 Gemeinde das selber betreibst brauchst einen gewerberechtlichen Geschäftsführer der die
68 Taxikonzession hat und wo diese Dinge das heißt durch das Auslagern, sind wir das
69 umgegangen und haben jetzt einen professionellen Partner, der sich damit auskennt. Die zweite
70 Geschichte ist das Vergabegesetz, weil du ausschreiben musst, weil du auf 5 Jahren Vertrag
71 hast, der natürlich über Hunderttausend ausmacht und damit bist du in einem mühevollen
72 Vergabesystem das natürlich auch Gemeinderatsbeschlüsse und Genehmigungen und sonstige
73 Dinge braucht. Und das finanzielle ist die dritte Hürde, jetzt stemmen wir als Gemeinde das
74 selber, das kostet knapp 100000€ im Jahr und wir kriegen nur 10% Förderung vom Land, das
75 ist gedeckelt. Das heißt 90 000 tragen wir aus dem laufenden Budget als Sozialleistung für die
76 Bürger, wo immer für Mikro-ÖV System und gerade im Thema Nachhaltigkeit und Klima und
77 Umwelt und all diese Themen schon mehr wünschen würde von Bund und Land, dass das
78 ordentlich gefördert wird, vor allem aus dem Aspekt daraus, jetzt sagen wir zwar auf der Linie
79 Wien-Eisenstadt und diese Gemeinden sind super verbunden, aber ich komme einmal am Tag
80 nach Neufeld und ich komme niemals am Tag nach Leithaprodersdorf und genau dafür sollte

81 der Mikro-ÖV da sein, dass man diese Gemeinden trotzdem miteinander vernetzt und deswegen
82 sollte dort auch mehr Kohle, also mehr Fördergeld zur Verfügung stehen.

83 I: Mhm ja, genau sehe ich auch so ja wie lange dauerte jetzt eigentlich die Realisierung des
84 Projektes, also von der Idee bis zum Start?

85 W: Ein Jahr.

86 I: Wirklich ein Jahr.

87 W: Wobei wir den Vorteil haben, dass man mit einer Mehrheit im Gemeinderat jetzt den
88 demokratischen Prozess unter Führungszeichen optimieren haben können. Aber ein
89 Ausscheidungsverfahren dauert so drei, vier Monate, dann hat es einen Einspruch gegeben,
90 dann hat es gewisse andere Dinge gegeben, die, die parteipolitisch motiviert waren, aber
91 letztendlich war es das. Also letztendlich dauert das schon seine Zeit.

92 I: Ja, gab es vor dem Projektstart eine Evaluierung, ob ein solches Angebot von den
93 Nutzer:innen eigentlich benötigt beziehungsweise gewollt ist. Und wer ist eigentlich genau die
94 Zielgruppe dieses Projektes vom Leithaland Bus?

95 W: Der Fokus des alten Systems war ja ausschließlich alte Menschen und auf Basis der Zahlen,
96 die mit dem Bus gefahren sind, hätten wir das Projekt nicht weiterführen dürfen, weil einfach
97 die Euro umgerechnet auf die Personen nicht darstellbar sein. Und wir haben aber gesagt der
98 politische Wille für uns ist schon, das System weiterzuführen und dazu zu attraktivieren, damit
99 wir noch mehr Menschen damit begeistert, dass sie mit einem Elektrobus herumfahren. Also
100 ist es schon ein Zukunftsthema und eine bewusste Entscheidung, dass man das wollen und dass
101 wir das Angebot permanent haben möchten, weil jetzt fahren am Tag circa 30 Personen damit
102 was jetzt in Euro gesehen viel ist. Trotzdem glaube ich schon, dass man das immer wieder
103 steigern kann und deswegen versuchen wir das Konzept immer wieder zu erweitern, eben mit
104 Bahnhof oder mit Ärzten oder mit Leithaland.

105 I: OK, super, danke gab es die Überlegung, beziehungsweise gibt es die Überlegung ein
106 weiteres Projekt oder Angebot wie zum Beispiel E- Scooter so umzusetzen oder zu planen?

107 W: Ja, wir haben das mit E Scootern schon überlegt mit E Bikes überlegt. Wir haben
108 Ladestationen Angebote schon liegen. Nur die rechtliche Umsetzung und ob das dann so
109 angenommen wird, da sind wir noch ein bisschen skeptisch. Und wenn jetzt zum Beispiel Städte
110 auf dieser Welt gerade die E-Scooter wieder abschaffen, weiß ich nicht wie das dann bei uns
111 funktionieren würde? Wir haben uns alternativ dazu eben zu diesem ganzen Umwelt
112 Förderungen entschieden, weil jetzt wenn du irgendwas mit Elektromobilität bei da Gemeinde
113 kaufst, dann bekommt man von der Gemeinde ziemlich viel Geld im Vergleich zu anderen
114 Gemeinden und das war unser Weg dazu, dass man das so unterstützt, weil drei E-Scooter vor
115 dem Rathaus ist eh nett, aber da ist es gescheiter ich fördere den jeweiligen Privaten mit einem
116 Hunderter, dann hat er mehr davon.

117 I: Genau ja, okay wie hoch schätztest du das finanzielle Risiko zu Beginn ein und wirkte es
118 sich, dass dieser Risikoaspekt auf die Umsetzung des Projektes aus also.

119 W: Finanzielles Risiko ist in dem Sinne, dass es eine bewusste politische Entscheidung war und
120 die Frage ist nur, ob du das vertreten kannst auf lange Sicht, das halt einfach wenig Leute um
121 viel Geld fahren oder ob du darin das Potential siehst und die Vorreiterrolle und das
122 Bewusstsein schaffen, dass, dass dir das Wert ist und dazu haben wir uns entschieden.

123 I: Ja, und die Inbetriebnahme von Leithaland Bus ist jetzt explizit nur vom 25.5. bis September
124 glaube ich warum jetzt nur in den Sommermonaten also einfach wirklich.

125 W: Ich habe versucht, mit den 5 Gemeinden eigentlich auch mit, also mit Wimpassing,
126 Leithprodersdorf, Stotzing, Loretto und Hornstein ist die Fünfte, haben wir begonnen und ich
127 hab immer wollen, dass Neufeld auch dabei sind und im Idealfall Müllendorf und Zillingtal.
128 Von diesen Gemeinden habe ich jetzt vier Jahre hintereinander eine Absage gekriegt. OK,
129 wollen halt nicht, aber alle anderen haben es haben sich überzeugen lassen im ersten Moment
130 und wir haben mal mit fünf Monaten oder vier Monaten gestartet, weil die Kosten überschaubar
131 waren. Für die kleinen Gemeinden. Das heißt Leithaprodersdorf zahlt glaube ich, weiß ich nicht
132 2000 Euro für die paar Monate und das ist finanziell OK und damit auch kein Risiko. Jetzt hat
133 es mittlerweile super funktioniert und wir führen es weiter, weil es halt sehen, dass im Sommer
134 reger Verkehr ist, zwischen den Gemeinden zu den Heurigen zur Apotheke, zu den Ärzten und
135 die Statistik passt da für alle Beteiligten und die Rückmeldungen sind auch sehr gut.

136 I: Okay, danke ich meine, wir haben es vorher schon ein bisschen kurz angesprochen aber das
137 Projekt wird gefördert. Hast du gesagt also zu einem sehr geringen Anteil? Die Förderquote lag
138 bei ..

139 W: 10%.

140 I: 10%, Genau hast du gesagt und welchen Einfluss hatte die Förderung auf die Umsetzung?
141 Also wäre das Projekt auch ohne der Förderung ins Leben gerufen worden oder umgesetzt
142 worden, oder war es schon auch wichtig, dass

143 W: Also in dem Fall hat Hornstein sich einfach dazu entschieden das Geld nicht in andere
144 Bereiche zu stecken, sondern in den Ortsbus als Projekt, deswegen war die Förderung von uns
145 ausschlaggebend für die Umsetzung. Aber natürlich würde ich mir wünschen für ein
146 Zukunftsthema, dass mehr Fördergelder gibt, weil alles andere wird da in einem Ausmaß
147 gefördert, wo ich nicht nachvollziehen kann, aber gerade in solchen wichtigen Themen, die alle
148 Menschen betreffen, würden wäre es schon gescheiter das Geld ein bisschen umzuschichten,
149 weil jeder von Nachhaltigkeit und Klima und Umwelt aber gerade das der Hornstein nicht nach
150 Leithaprodersdorf öffentlich kommt, ist halt schon arg.

151 I: Das stimmt. Decken sich jetzt die Kosten mit den Erträgen, welche im Zuge der einzelnen
152 Fahrten eingenommen werden?

153 W: Nein, also wir haben Einnahmen von 8000 Euro im Jahr, weil wir es auch so günstig
154 gestalten.

155 I: Ja, na sicher 1,50 innerorts und 2 Euro außerorts.

156 W: Zum See, sonst wird es ja noch unattraktiver.

157 I: Wieso wird das Angebot derzeit so, das haben wir schon Entschuldigung. Wie funktioniert
 158 die Organisation des Projekts, also welche Gemeinde ist hauptverantwortlich und wieso diese
 159 und nicht eine andere.

160 W: Vom Leithaland Bus?

161 I: Ja genau.

162 W: Weil wir es initiiert haben und es unsere Idee war.

163 I: Okay.

164 W: Und wir wickeln es auch ab.

165 I: Und in den Medien wird von einer Evaluierung im Jahr 2022 gesprochen, also auf der
 166 Homepage. Ist das gestanden? Gibt es dazu bereits Ergebnisse und?

167 W: Das machen wir jedes Jahr, wo wir auch die Fahrgastzahlen analysieren, welche Leute aus
 168 welchen Ortschaften kommen und wir haben jeden Fahrgast immer einen Fragebogen
 169 mitgegeben ausgeführt hat aber zufrieden ist er wünschen würde und das lassen wir immer mit
 170 einfließen. Und gelingt manchmal gelingt nicht, weil zum Neufeldersee können wir halt nicht
 171 fahren, weil der nicht mit macht, also.

172 I: Und kannst du jetzt sagen, ob das Angebot eher von jungen Erwachsenen oder Älteren in
 173 Anspruch genommen wird? Jetzt nur vom Leithaland Bus.

174 W: Der Leithaland Bus ist eine gute Mischung, also vom 18 Jährigen bis zur 60 Jährigen
 175 funktioniert das ganz gut.

176 I: Okay, Okay okay, dann hätte ich jetzt noch 2 abschließende Fragen und zwar siehst du die
 177 Zukunft in Mikro-ÖV Systemen oder in den herkömmlichen Personennahverkehrs Systemen?

178 W: Ist jetzt eine blöde Antwort, aber es muss eine gute Mischung sein, weil die zwei
 179 Hauptverkehrsadern werden immer einen ordentlichen Linienverkehr brauchen, vor allem
 180 zwischen den regionalen Hotspots, Städte oder Arbeitsstätten, aber gerade die Verbindung
 181 zwischen den kleinen Gemeinden muss durch ein Mikro ÖV zusammenbringen. Du wirst es
 182 kaum schaffen, in unserer Region der Linie zu etablieren, was mein großer Wunsch und meine
 183 Vision wäre, dass durch diese 10 Gemeinden zwei, drei Linien fahren, aber dazu fehlt einfach
 184 nur die Bereitschaft und das Geld und wenn das gefördert wird glaube ich schon, dass das gut
 185 funktionieren kann und würde damit dieses On demand System ersetzen.

186 I: Ja, und warum funktioniert das Projekt Leithaland Bus aus deiner Sicht jetzt so gut und was
 187 sind die Erfolgsfaktoren?

188 W: Na ja, einerseits die Bewerbung und das positive Reden darüber macht eine Eigendynamik
 189 daraus, die funktioniert. Und weil einfach die Bürgermeister und die finanziellen Dinge so
 190 passen und dahinter stehen, dass man sich umsetzen kann.

191 I: Okay, vielen Dank dann bedanke ich mich nochmal ausdrücklich für die Teilnahme.

192 W: Alles Gute.

193 I: Dankeschön, danke.

Anhang 2 - Interview DI Michalek Roman

Interview zum Thema:

Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes

Forschungsfragen:

- (1) Welche Problematiken beeinflussen den Aufbau von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen?
- (2) Welche positiven Aspekte und Effekte bringt die Implementierung von Mikro ÖV Systemen in ländlichen Räumen mit sich und kann dadurch die Abwanderung vermindert werden?
- (3) Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Anforderungen der Mobilitätsangebote von Mikro ÖV Systemen zwischen den Nutzer*innengruppen?

Einstieg:

Zunächst möchte ich ausdrücklich meinen Dank aussprechen und möchte Ihnen einen kurzen Einblick in meine Arbeit gewährleisten, sodass Sie sich einen Überblick verschaffen können. Ich behandle in meiner Arbeit das Thema, Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen. Zu Beginn meiner Arbeit gebe ich einen allgemeinen Überblick über die Materie und verifiziere meine Forschungsfragen, sowie Hypothesen. Anschließend erläutere ich meine methodische Herangehensweise. Bevor die konkrete Bearbeitung von Mikro ÖV Systemen stattfindet, werden noch generelle Aspekte der Mobilität in ländlichen Räumen beschrieben. Der Aufbau einer nachhaltigen Mobilität und das Drei-Säulen-Modell von Elkington (1997) gibt Aufschluss über die Dimensionen – ökologisch, ökonomisch und sozial. Schlussendlich wird die Entwicklung und Ursachen, sowie der Verwendungszweck der Mobilität vorgestellt. Anhand unterschiedlicher Literaturquellen konnte erkannt werden, dass vor allem die Daseinsvorsorge, sowie die Erreichbarkeit unterschiedlicher Altersgruppen, eine wesentliche Rolle spielt. Ebenso ist die Anbindung an den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr eine bedeutende Rolle (VCÖ (Hrg.) 2014; BMK (Hrsg.) 2023; Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011).

Einführung zum Gespräch

Hallo, mein Name ist Laura Scheck und ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen für die Teilnahme an diesem Gespräch bedanken. Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Informationen, stellen einen wichtigen Beitrag für meine Masterarbeit für mein Lehramtsstudium Bewegung und Sport und Geographie und Wirtschaftskunde an der Universität Wien dar. Ich bearbeite das Thema „Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro-ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes“. Das Interview wird circa 15 Minuten dauern und Sie können auch jederzeit ohne Angabe von Gründen eine Frage nicht beantworten oder das Interview abbrechen.

Um das Interview verschriftlichen zu können, würde ich es gerne aufzeichnen. Ihre Angaben werden vertraulich behandelt.

Informationen zur Person:

Bitte stellen Sie sich kurz vor!

Allgemeine Fragen zu Mikro-ÖV im Burgenland

- (1) Beschreiben Sie bitte die Entwicklung von Mikro-ÖV Systemen im Burgenland. Gibt es bereits Fortschritte, Verbesserungen oder neue Großprojekte?
- (2) Der Mikro-ÖV hat sich von den einzelnen Ortsbussen zu einem großen Anliegen vieler Gemeinden entwickelt. Wie sehen Sie die Zukunft der vielen Projekte in den Regionen?

Fortlaufende Fragen:

- (1) Welche Altersklasse soll vor allem von Mikro-ÖV Systemen angesprochen werden? Sind es eher junge Erwachsene, welche das Angebot für Schulen, Kindergärten oder Arbeitswege benötigen, oder eher die ältere Generation, welche keine Kinder, Enkelkinder haben, welche sie zu Ärzten, Supermärkten bringen können.
- (2) Wie funktioniert die Finanzierung in erster Linie bei der Implementierung eines neuen Projektes? Gibt es eine Finanzierung auf Landes- beziehungsweise Bundesebene? Nach welchen Kriterien werden Förderungen für die Entwicklung von Mikro-ÖV Systemen vergeben?
- (3) Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsanforderung bei den unterschiedlichen Altersgruppen? (E-Scooter, Ortsbus, etc.)

- (4) Welche Probleme können bei der Implementierung von einem neuen Verkehrssystem entstehen? (Administrative Hürden, Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen, Vorschriften)

Abschließende Frage:

- (1) Sehen Sie die Zukunft in Mikro-ÖV Systemen oder in herkömmlichen Personennahverkehrssystemen?

Ich bedanke mich ausdrücklich für die Teilnahme!

Interview zum Thema:

Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes

Forschungsfragen:

- (1) Welche Problematiken beeinflussen den Aufbau von Mikro-ÖV-Systemen in ländlichen Räumen?
- (2) Welche positiven Aspekte und Effekte bringt die Implementierung von Mikro-ÖV-Systemen in ländlichen Räumen mit sich und kann dadurch die Abwanderung vermindert werden?
- (3) Gibt es Unterschiede hinsichtlich der Anforderungen der Mobilitätsangebote von Mikro-ÖV-Systemen zwischen den Nutzer*innengruppen?

Einstieg:

Zunächst möchte ich ausdrücklich meinen Dank aussprechen, dass Sie sich die Zeit nehmen mit mir ein Interview zu führen. Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Inhalte werden von mir mittels MAXQDA ausgewertet und in Verbindung mit meinen weiteren Interviewpartner:innen gesetzt.

Ich möchte Ihnen einen kurzen Einblick in meine Arbeit gewährleisten, sodass Sie sich einen Überblick verschaffen können. Ich behandle in meiner Arbeit das Thema, Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro-ÖV Systemen. Zu Beginn meiner Arbeit gebe ich einen allgemeinen Überblick über die Materie und darlege meine Forschungsfragen, sowie Hypothesen. Anschließend erläutere ich meine methodische Herangehensweise. Bevor die konkrete Bearbeitung von Mikro-ÖV Systemen stattfindet, werden noch generelle Aspekte der Mobilität in ländlichen Räumen beschrieben. Der Aufbau einer nachhaltigen Mobilität und das Drei-Säulen-Modell von Elkington (1997) gibt Aufschluss über die Dimensionen – ökologisch, ökonomisch und sozial. Schlussendlich wird die Entwicklung und Ursachen, sowie der Verwendungszweck der Mobilität vorgestellt. Anhand unterschiedlicher Literaturquellen konnte erkannt werden, dass vor allem die Daseinsvorsorge, sowie die Erreichbarkeit unterschiedlicher Altersgruppen, eine wesentliche Rolle spielt. Ebenso ist die Anbindung an den bestehenden öffentlichen Personennahverkehr

eine bedeutende Rolle (VCÖ (Hrg.) 2014; BMK (Hrsg.) 2023; Klima- und Energiefonds (Hrsg.) 2011).

Einführung zum Gespräch:

Hallo, mein Name ist Laura Scheck und ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen für die Teilnahme an diesem Gespräch bedanken. Die von Ihnen zur Verfügung gestellten Informationen, stellen einen wichtigen Beitrag für meine Masterarbeit für mein Lehramtsstudium Bewegung und Sport und Geographie und Wirtschaftskunde an der Universität Wien dar. Ich bearbeite das Thema „Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des Burgenlandes“. Das Interview wird circa 15 bis 30 Minuten dauern und Sie können auch jederzeit ohne Angabe von Gründen eine Frage nicht beantworten oder das Interview abbrechen.

Um das Interview verschriftlichen zu können, würde ich es gerne aufzeichnen. Ihre Angaben werden vertraulich behandelt.

Informationen zur Person:

Bitte stellen Sie sich kurz vor!

Allgemeine Fragen zu Mikro-ÖV in der Marktgemeinde Hornstein:

- (4) Beschreiben Sie bitte die Bedeutung des Projektes in Ihrer Gemeinde!
- (5) Welcher Anlass führte zur Implementierung des Projektes „Leithaland Bus“?
[Bürger:innen, Politik, Evaluierung]
- (6) Wie entwickelte sich das Projekt von der Entscheidungsfindung bis hin zum Start der Planung?

Hauptfragen:

- (12) Welchen Einfluss hatten und haben demokratische Rahmenbedingungen [administrative Hürden, Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen, Vorschriften] auf die Implementierung des Projektes?
- (13) Wie lange dauerte die Realisierung des Projekts? [Von der Idee bis zum Start]
- (14) Gab es vor dem Projektstart eine Evaluierung, ob ein solches Angebot von den Nutzer:innen benötigt beziehungsweise gewollt ist? Wer ist die Zielgruppe dieses Projektes?

- (15) Welche Akteure spielten bei der Umsetzung des Projektes eine bedeutende Rolle? [Politik, Bürger:innen]
- (16) Gab beziehungsweise gibt es die Überlegung ein weiteres Angebot wie zum Beispiel E-Scooter umzusetzen?
- (17) Wie hoch schätzten Sie das finanzielle Risiko zu Beginn ein? Wirkte sich der Risikoaspekt auf die Umsetzung des Projektes aus? [Inbetriebnahme nur in den Sommermonaten]
- (18) Wurde bzw. wird das Projekt gefördert? Wie hoch lag ca. die Förderquote? Welchen Einfluss hatte die Förderung auf die Umsetzung? Wäre das Projekt auch ohne Förderung umgesetzt worden?
- (19) Gibt es unterschiedliche Förderungen auf Bundes-, Landes- beziehungsweise Gemeindeebene?
- (20) Decken sich die Kosten mit den Erträgen, welche im Zuge der einzelnen Fahrten eingenommen werden?
- (21) Wieso wird das Angebot derzeit nur in einem bestimmten Zeitraum angeboten? Sind es die finanziellen Mittel oder ist das Nutzungsausmaß derzeit noch zu gering?
- (22) Wie funktioniert die Organisation des Projektes? Welche Gemeinde ist Hauptverantwortlich und wieso diese und nicht eine Andere?
- (23) In den Medien wird von einer Evaluierung im Jahr 2022 gesprochen, gibt es dazu bereits Ergebnisse? Wird das Angebot eher von jungen Erwachsenen oder Älteren in Anspruch genommen?

Abschließende Fragen:

- (3) Sehen Sie die Zukunft in Mikro-ÖV Systemen oder in herkömmlichen Personennahverkehrssystemen?
- (4) Warum funktioniert das Projekt „Leithaland Bus“ aus Ihrer Sicht so gut? Was sind die Erfolgsfaktoren des Projektes?

Ich bedanke mich ausdrücklich für die Teilnahme!

Einwilligungserklärung zur Erhebung und Verarbeitung personenbezogener Interviewdaten

Forschungsprojekt: Masterarbeit im Unterrichtsfach Geographie und
Wirtschaftskunde

Durchführende Institution: Universität Wien

Interviewer: Laura Scheck, BEd

Das Interview findet in mündlicher Form statt. Personenbezogene Kontaktdaten werden von Interviewdaten getrennt für Dritte unzugänglich gespeichert. Nach Beendigung des Forschungsprojekts werden Ihre Kontaktdaten automatisch gelöscht.

Die Teilnahme am Interview ist freiwillig, Sie können dieses jeder Zeit abbrechen und Ihr Einverständnis für die weitere Verarbeitung des Interviews zurückziehen. Dabei entstehen für Sie keinerlei Nachteile.

Ich bin damit einverstanden, im Rahmen des genannten Forschungsprojekts an einem Interview teilzunehmen.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Vorname, Nachname in Druckschrift

Ort, Datum, Unterschrift

1 I: Perfekt super die Einführung zum Gespräch also Hallo, erstmal mein Name ist Laura Scheck
2 und ich möchte mich ausdrücklich bei Ihnen für die Teilnahme an diesem Gespräch bedanken,
3 die von Ihnen zur Verfügung gestellten Informationen stellen einen wichtigen Beitrag für meine
4 Masterarbeit für mein Lehramtsstudium, Bewegung und Sport, Unterrichtsfach und Geographie
5 und Wirtschaftskunde der Universität Wien dar. Ich bearbeite das Thema
6 Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen durch die Implementierung von Mikro ÖV
7 Systemen und die damit verbundenen Chancen und Problematiken am Beispiel des
8 Burgenlandes. Das Interview wird circa 15 Minuten dauern und sie können jederzeit ohne
9 Angaben von Gründen eine Frage nicht beantworten oder das Interview abbrechen. Und um
10 das Interview verschriftlichen zu können, würde ich es gerne aufzeichnen. Ihre Angaben
11 werden vertraulich behandelt. Nun zur Person, können Sie sich bitte kurz vorstellen?

12 B: Ja, mein Name ist Roman Michalek. Ich habe Raumplanung und Raumordnung an der TU
13 Wien studiert und hab, bin seither im Verkehrswesen tätig hab mein Studium 1995
14 abgeschlossen und bin seit 97 berufstätig. Unter anderem Kultur und Verkehrssicherheit
15 ÖAMTC war bei der Mobilitätszentrale Burgenland und hab und 2016 die MIRO Mobility
16 GMBH gegründet. In der ich Geschäftsführer bis heute bin und wir sind eben sehr stark mit
17 allen Bereichen des ländlichen Verkehrs beschäftigt insbesondere öffentlichen Verkehr Mikro
18 ÖV Verkehr et cetera.

19 I: Okay, super, vielen Dank nun eine allgemeine Frage zum Mikro ÖV im Burgenland können
20 Sie bitte die Entwicklung von Mikro ÖV Systemen im Burgenland beschreiben und gibt es
21 bereits Fortschritte, Verbesserungen oder auch neue Großprojekte, die einfach das Ganze
22 antreiben sozusagen?

23 B: Meinen Beobachtungen zufolge, meinen Erfahrungen zufolge, waren das erste unter
24 Anführungszeichen Mikro ÖV, damals hat man noch eher Baran-Transit geheißen eines der
25 ersten Projekte, dass die Citytaxi in Eisenstadt das so konzipiert wurde, Anfang der 90er Jahre,
26 das eben hier ein vom durch die Stadtgemeinde unterstütztes, also Taxi-System implementiert
27 wurde, wo mittels Telefonzentrale versucht wurde Parten zu sammeln, zusammen zu sammeln,
28 sodass eben hier ein effizienteres System entsteht, das sowohl für die Benutzer im günstiger
29 war als bis bisherige Taxifahrten und eben auch weniger Verkehr insgesamt. Dadurch entsteht
30 City Taxi, gibt es jetzt noch, aber unter ganz anderen Voraussetzungen und Systeme. Das erste,
31 was man tatsächlich als heute langläufigen Mikro ÖV bezeichnet, war dann, dass der Gmoa-
32 Bus in der Gemeinde Pöttsching der Ende der 90er Jahre Anfang 2000 implementiert wurde,
33 wo erstmals tatsächlich ein eigenes Fahrzeug angeschafft wurde, seitens der Gemeinde und hier
34 auch als Sozialprojekt implementiert wurde, wo eben durch die Gemeinde auch Leute
35 beschäftigt wurden Teilzeitbeschäftigt also auch Arbeitsplätze geschaffen wurden und dieser
36 Bus wurde eben hier der Bevölkerung zur Verfügung gestellt, um eben Fahrten innerhalb der
37 Gemeinde, zum Einkaufen, zum Arzt et cetera hier günstig zur Verfügung stellen zu können
38 das hat dann eigentlich österreichweit Furore gemacht das Projekt und hat einiges an
39 Nachahmend gefunden.

40 I: Okay.

41 B: Im Rahmen von einem EU Projekt wurden dann im weiterer Folge im Burgenland drei
42 weitere derartige Gmoa-Busse implementiert, in Purbach, Breitenbrunn und Mörbisch. Soweit
43 ich weiß, sind die beiden Projekte in Purbach und Breitenbrunn bis heute im Betrieb. Mörbisch
44 wurde dann relativ bald wieder eingestellt funktioniert im Prinzip nach dem gleichen Prinzip
45 wie in Pötsching eben, dass die Gemeinde, eben ein eigenes System hier zur Verfügung
46 gestellt, da gab es dann relativ bald dann Konflikte mit der Wirtschaftskammer bezüglich und
47 der Taxi Innung, weil eben hier im Taxi ähnliche Dienste, ohne dass eben entsprechende
48 Konzession zur Verfügung stellt und da hat dann jede Gemeinde, so ein eigenes System
49 gefunden, entweder haben sie und regionalen Taxiunternehmen sozusagen die Konzession zur
50 Verfügung gestellt bekommen. Manche Gemeinden haben selber sozusagen eine Konzession
51 erworben und vor allem sozusagen das jetzt unter eigenem System. Ja, ich glaube, momentan
52 gibt es hier keine Probleme mit dem Taxiinnungen, das ist momentan gelöst. Hornstein wurde
53 dann einst eine weitere derartiges Projekt, das dann auch, ich meine 2000er Jahren eingeführt
54 wurde. Mein erstes Projekt, das ich unmittelbar oder unmittelbar selber betreut habe, war das
55 Projekt Öko Trip. Ich mein Citytaxi war so, dass es eines der ersten regionalen Projekte, wo
56 sich mehrere Gemeinden zusammengeschlossen haben und regionales System implementiert
57 haben, das war der Region Unteres Pinka- und Spremtal und Güssing, wo eben wir mit Hilfe,
58 das ist tatsächlich Taxi betrieben, haben sich mehrere Aktion, Regiment Gemeinden
59 zusammengeschlossen und ein Regionalverband gegründet und die regionalen
60 Taxiunternehmen betreiben dann das System, das eben sozusagen auch zu einer gewissen Zeit,
61 Tageszeit vormittags eben können sich die Bevölkerung hier zu Fahrten anmelden und es ist
62 dann also in dieser Region hauptsächlich um eben in den Bezirksvorort Güssing zu kommen.

63 I: Okay.

64 B: Das war dann sozusagen ein Vorbild für weitere Initiative des Landes Burgenland, wo immer
65 mehrere Regionen, im Südburgenland ermuntert wurden ähnliche Projekte aufzusetzen, da gab
66 es ein Beratungsprojekt, wo wir gemeinsam mit anderen Unternehmen in Südbaden unterwegs
67 waren und auf Basis einer neuen Förderschule Förderrichtlinie des Landes hier die
68 Möglichkeiten vorgestellt haben, wie sich andere Gemeinden zusammenschließen und
69 vergleichbare Projekte umsetzen können. Das wurde dann vor allem im Bezirk Jennersdorf
70 dann durchgeführt und im Zuge dieser Beratungsinitiative, der gesamte Bezirk
71 zusammengefasst und ein eigenes System entwickelt werden. Das fördert die Förderrichtlinien
72 selber oder funktioniert es noch immer in Betrieb gibt es noch immer, dass wenn eine Gemeinde
73 das alleine macht, maximal 5000€ Förderung bekommt und je mehr die Gemeinden sich
74 zusammenschließen, umso höher ist diese Förderung. Wobei dann noch regional
75 unterschiedlich, je nachdem, wie gut die ÖV Versorgung der Gemeinde ist dann auch noch
76 gewisse Deckel eingezogen werden und je weniger gut angebundenen ÖV, umso höher ist dann
77 gefördert, die Förderquote dann pro Gemeinde.

78 I: Okay. Okay.

79 B: Das ist schon mehr oder weniger jetzt, da der Status quo und aktuell wurde dann die
80 Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2021 entwickelt, wo eben das gesamte ÖV System im
81 Burgenland umgekrempelt werden soll und hier jetzt dann tatsächlich flächendeckend im Land

82 finanzierte Verkehrssysteme und also Mikro ÖV Systeme implementiert werden die dann als
83 Zubringer zu den ÖV Achsen sein sollen.

84 I: Okay, vielen Dank, Dankeschön.

85 B: Das war ein bisschen wahrscheinlich zu Aufwendig jetzt wahrscheinlich.

86 I: Nein, perfekt wir haben uns gleich eine zweite Frage gespart.

87 B: Okay.

88 I: Genau, dann komme ich jetzt zu den Fortlaufenden fragen, welche Altersklassen sollen ihrer
89 Meinung nach vor allem von diesem Mikro ÖV Systemen angesprochen werden? Also sind es
90 eher die jungen Erwachsenen, welche das Angebot für die Schulen oder Kindergärten oder als
91 Arbeitsweg Transport quasi benötigen oder eher die älteren Generationen, die eben nicht mehr
92 auf Enkelkinder, Kinder zurückgreifen können und die Fahrten zu Ärzten, Supermärkten oder
93 Gesundheitszentren benötigen.

94 B: Naja, an sich soll. Natürlich sollen diese Systeme allen Altersklassen zur Verfügung stehen
95 und auch genutzt werden, das ist ja einseitig, es sollen ja durch diese Systeme eben MEV
96 Fahrten reduziert werden. Ja, das ist einmal die Grundannahme, wir wissen natürlich, dass in
97 einem Auto Land wie Burgenland, wo eben die höchste Motorisierungsgrad vorherrscht. Also
98 die Leute reihenweise, die Autos stehen lassen und dies Systeme verwenden. Dementsprechend
99 gibt es natürlich in der Planung, werden Zielgruppen definiert, die sozusagen vornehmlich
100 angesprochen werden sollen. Das ist in erster Linie mal diejenigen Altersgruppen, die also
101 keine, keine Mobilitätsalternative zur Verfügung haben, also sprich eigenes Auto, das sind in
102 erster Linie ältere Personen, mobilitätseingeschränkte Personen und in welcher Folge natürlich
103 auch Personen, die noch keinen Führerschein haben, noch keinen eigenes Auto haben, also
104 junge Leute, da sind einmal die natürlich die Hauptzielgruppen natürlich immer aufgepasst
105 werden muss, weil natürlich der Schüler Transport ein eigenes Thema ist und war natürlich
106 solche Systeme bald mal an die Kapazitätsgrenzen stoßen. Das heißt der Schüler Transport
107 sollte möglichst von diesen Systemen ausgeklammert werden.

108 I: Okay, dann sind wir jetzt bei einer fortlaufenden Frage gibt es oder konnten sie bereits durch
109 Erhebungen oder und so weiter Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsanforderungen bei den
110 unterschiedlichen Altersgruppen verifizieren? Also möchten eher die Jungen eher die E-Scooter
111 oder die Fahrräder oder doch eher den Orts Bus auch? Also gibt es da bereits Unterschiede
112 welche wirklich belegt werden können, dass da ja.

113 B: Haben wir nicht, dass wir können nur beobachten. Wir haben noch keine fundierte Forschung
114 diesbezüglich durchgeführt. Evaluierung, wir evaluieren nur eben auf Basis eben Zählungen
115 oder Angaben der Betreiber und da sehen wir schon einen sehr starken Überhang von älteren
116 Personen, die eben ihre täglichen Wege zum Einkaufen zum Arzt cetera dann verwenden.

117 I: Okay.

118 B: Was für ergänzend vielleicht noch sagen können ist, dass eben trotzdem, ich betreue ja auch
119 den Stadtbus Eisenstadt ist ja auch vielleicht subsumiert werden kann, wobei das schon eher

120 schon ein eher mehr tatsächlich ÖV System ist und hier haben wir aber tatsächlich auch im
 121 Schülerverkehr sehr stark sehr stark gute Zahlen also und im Schüler-Zusammenhang-Verkehr.

122 I: OK, ich habe dann als Zwischeninformation auch bei meiner Masterarbeit einer Nutzer:innen
 123 Befragung, dann eben in der NUTS-3 Region Nordburgenland, wo ich eben auch erheben
 124 möchte, wie.

125 B: Ja

126 I: Wie und was da genutzt wird.

127 B: Vielleicht können Sie mir diese Daten dann zukommen lassen.

128 I: Ja, gerne gerne. Zur Finanzierung, Sie haben vorher schon eine kurze Finanzierung
 129 angesprochen. Wie funktioniert die Finanzierung jetzt in erster Linie bei der Implementierung
 130 eines neuen Projektes? Also gibt es eine Finanzierung auf Landes- beziehungsweise
 131 Bundesebene und nach welchen Kriterien werden diese Finanzierungen für die Entwicklung
 132 von Mikro ÖV Systemen vergeben?

133 B: Ja, das muss man jetzt, dann müsste man weiter ausholen. Das ist nicht, nicht so einfach.
 134 Also viele Projekte vor allem so größere Projekte, die ich beschrieben habe sind finanziert oder
 135 konnten finanziert werden, weil es da von Bundesseite eine Förderschienen gab über den
 136 Klima- und Energiefond wo eben, derartige Projekte 3 Jahre lang, die nämlich, dass die
 137 Gesamtkosten indiziert wurden. Erstes Jahr glaube ich, was ich mich erinnern kann, weiß ich
 138 jetzt nicht mehr genau 70, 60 50%, also erstes Jahr 70, zweites 60, drittes 50 oder sowas.

139 I: Okay ja.

140 B: Ungefähr in der Größenordnung können sie dann noch nachrecherchieren. Die eben natürlich
 141 eine sehr, sehr, sehr interessante Förderschiene war, für die Implementierung eines Systems
 142 sind dann sehr viele Gemeinden und dann haben Sie sich dann bereit erklärt also, dass in Angriff
 143 zu nehmen und Seiten des Landes, wie gesagt, gab es hier eben oder gibt es noch immer diese
 144 Förderrichtlinie, Mikro also Regionalverkehr, wo eben abgestuft, je nach Anzahl der
 145 Gemeinden, die ein Projekt mitmachen beziehungsweise nach eben diesen Versorgungsgrad
 146 Mikro ÖV hier abgestuft eben auch eine Finanzierungsmöglichkeit besteht die aber natürlich
 147 nicht vergleichbar ist mit dem Gesamtkosten der Förderung, die von Bundesseite gegeben hat
 148 die es momentan nicht mehr gibt, also diese Förderung wurde eingestellt. Da gibt es momentan
 149 keine offenen Call schon seit einigen Jahren. Wichtig, vielleicht noch zur vielleicht Motivation
 150 grad im Südburgenland gibt es einige Gemeinden, die schon Mikro ÖV einige Systeme haben,
 151 als Kindergarten Busse also, wo sie wo eben die gemeinsamen Taxiunternehmen bezahlen,
 152 dafür, dass ihr Kindergarten Transport macht und nachdem das kompatibel ist, haben sich viele
 153 Gemeinden das durchgerechnet und konnten sozusagen aufgrund der Fördermodalitäten das so
 154 darstellen, dass sie sozusagen die Förderung so viel Geld beträgt, dass sozusagen, dass sie
 155 weiterhin so viel Geld ausgeben, wie sie davor auch schon für Kindergarten Verkehr
 156 ausgegeben haben und das zusätzliche Mikro ÖV mehr oder weniger ohne Mehrkosten, die
 157 dann komplett von der Förderung abgedeckt werden. Deswegen konnten sich einige
 158 Gemeinden denken das zu machen und das war natürlich auch schön. Und jetzt eben mit dem

159 neuen System wird es eben so sein, dass das Mikro ÖV Verkehre für Montag bis Freitag im
160 Zeitraum zwischen 5.00 und 20.00 Uhr im Prinzip flächendeckend über die VBB die
161 Verkehrsbetriebe Burgenland durchgeführt werden, hängt jetzt im ersten Schritt für Mittel- und
162 Südburgenland an, wo in Zukunft diese Projekte, diese Systeme dann für die Gemeinden
163 tatsächlich kostenlos sind und eben dieser Verkehr tatsächlich zu 100% vom Burgenland
164 finanziert wird.

165 I: Ja okay, okay, Dankeschön. Welche Probleme können aber bei dieser Implementierung von
166 einem neuen Verkehrs System entstehen, das sind eher die administrativen Hürden,
167 Verwaltungsaufgaben, Gesetze, Verordnungen, Vorschriften oder ganz anderweitige.

168 B: Naja ich tue mich geschwind also wegschalten weil ich bin ein wenig kränklich.

169 I: Ja, natürlich kein Problem.

170 B:Dankeschön, jetzt geht es wieder. Natürlich diese all diese Probleme, die sie ansprechen sind
171 natürlich vorhanden. Hauptproblem ist natürlich die Finanzierung keine Frage, weil natürlich
172 hier doch entsprechende, sobald ein wirklich substanzieller Verkehr zur Verfügung gestellt
173 werden soll, ist natürlich jetzt schon allein aufgrund der anfallenden Personalkosten ,für die
174 Personen.

175 I: Nicht Leistbar oder nicht tragbar.

176 B: Die hier im Dienst fahren, haben sich durchrechnen mit einer Person wird es nicht abgetan
177 sein, also muss man zumindest 2 Vollzeit Personen rechnen, die das Fahren und da sind wir
178 gleich einmal bei hunderttausend Euro im Jahr. Da haben wir aber noch keinen Kilometer
179 gefahren, also da haben wir schon Größenordnungen, die man sich, die man sich vor Augen
180 halten soll. Wie gesagt, es gibt da verschiedenste Fördermöglichkeiten wo eben ein Teil
181 abgedeckt werden kann aber weit nicht das Quote des gesamten Systems. Und dann ist es
182 natürlich so, dass man natürlich immer so viel Geld investiert, man gerne hätte, dass das
183 entsprechend auch genutzt wird und da sind wir dann beim nächsten Problem schon, dass eben
184 und tatsächlich wenn jetzt nicht unbedingt großer Druck seitens der Bevölkerung herrscht, dass
185 eben hier was angeboten werden, man nicht davon ausgehen kann, dass das gleich vom ersten
186 Tag an floriert und von der Bevölkerung angenommen wird und das ist eher ein Zäher Prozess
187 ist und dann eher oft eine Spirale nach unten, weil am Anfang keiner fährt, sagen die Leute, es
188 fährt ja keiner und dann bekommt das dann bald einen schlechten Ruf und dann fährt erst recht
189 keiner, also das kann, dann schon bald schief gehen und dann.

190 I: Dann ist man in dieser Spirale drinnen.

191 B: Und das, das wird kann dann nie besser werden also das ist natürlich die Gefahren natürlich
192 umgekehrt, wenn hier sozusagen schon ein Wunsch der Bevölkerung besteht das hätten wir
193 gerne und das machen wir und vielleicht schon vorher irgendwelche Fahrten von vornherein
194 geplant seien und so weiter dann wird das gleich eine ganz andere Dynamik und wird dann in
195 weitere Folge auch viel besser angenommen. Wir haben hier die 2 Extrembeispiele wie die
196 Stadt Busse, Mattersburg und Eisenstadt hernehmen, ist genau das passiert fast zur gleichen
197 Zeit Systeme, die ungefähr die gleiche Qualität haben, auf die Größe abgestimmt. Das eine

198 wissen wir nicht wie große Fahrzeuge wir noch zur Verfügung stellen und die Anderen waren
199 leer und wir wissen eigentlich nicht warum also das hat dann eben diese Eigendynamik
200 bekommen und das was man nicht warum und das ist natürlich für die für Politiker, für
201 politische Verantwortungsträger, die für diese Projekte geradestehen ganz, ganz wichtige
202 Argumentation.

203 I: Gut, dann hätte ich noch eine abschließende Frage und zwar sehen Sie die Zukunft eher in
204 den Mikro ÖV Systemen oder in herkömmlichen Personennahverkehrssystemen?

205 B: Das, das kann man neuerdings sagt es ist schwierig, und also ich, ich würde diese Frage jetzt
206 dann gerne beantworten, nachdem das System da im Süd- und Mitteleburgenland weil das soll
207 heuer im Herbst in Betrieb gehen, dann würde ich die diese Frage dann beantworten, weil hier
208 kommt erstmals wird der Mikro ÖV sozusagen Teil des öffentlichen Verkehrs nämlich wirklich
209 abgestimmt, geplant und wahrscheinlich wird es auf das hinauslaufen, dass es an einem im
210 ländlichen Raum einen schon qualitativ hochwertigen ÖV geben muss und der eben aber durch
211 Bedarfsverkehre dann unterstützt wird und nämlich abgestimmt unterstützt wird und ich glaube
212 nur so kann es funktionieren. Es wird der Mikro ÖV selber, der kann keinen öffentlichen
213 Verkehr ersetzen und der öffentliche Verkehr selber ist gerade in ländlichen Gebieten mit
214 Streusiedlungen dann so unattraktiv, dass er auch das, was er tun kann, nicht erfüllt wird
215 können.

216 I: Okay, super, vielen vielen herzlichen Dank, Herr Michalek für die Teilnahme und dann
217 beende ich hiermit das Interview Dankeschön.

218 B: Ich danke.

Anhang 3 – Nutzer:innenbefragung

Nutzer:innenbefragung_Mobilitätsnutzung

Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit nehmen, an der Umfrage zur Mobilitätsnutzung teilzunehmen. Ihre Meinung ist wichtig, um die Qualität und Effektivität dieser Systeme zu verstehen, und stellt einen wichtigen Beitrag zur Bearbeitung meiner Masterarbeit dar. Die Teilnahme an der Studie ist freiwillig und anonym, Ihre Antworten können nicht auf Sie zurückgeführt werden. Das bedeutet ebenfalls, dass Ihr persönlicher Datensatz nach Abschluss der Befragung für mich nicht identifizierbar ist.

Als Mikro öffentliche Verkehrssysteme (Mikro ÖV System) bezeichnet man „kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible und an Nutzerinnen und Nutzern orientierte Verkehrsangebote“ (BMK (Hrsg.) 2023). Zur Hilfestellung können Sie an einen Ortsbus, Rufbus, Sammeltaxi et cetera denken.

1. In welchem Bezirk der NUTS 3-Region Nordburgenland leben Sie?

- ☐ Eisenstadt ☐ Eisenstadt-Umgebung ☐ Mattersburg ☐ Rust ☐ Neusiedl am See

Bitte um Bekanntgabe der Heimatgemeinde (optional):

2. Ich befinde mich in folgender Altersklasse:

- ☐ 15 – 24 Jahre ☐ 25 – 45 Jahre ☐ 46– 65 Jahre ☐ Über 65-jährig

3. Der Begriff Mikro ÖV Systeme war mir vor der Erklärung bereits bekannt.

- ☐ Ja
☐ Nein

4. Der Verkehrslärm in meiner Heimatgemeinde ist ein drängendes Problem, welches durch Mikro ÖV Systeme gelöst werden kann.

- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

5. Die Verkehrsstaus und die Überlastung des Straßennetzes in meiner Heimatgemeinde sind ein drängendes Problem, welches durch Mikro ÖV Systeme gelöst werden kann.

- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

6. In meiner Heimatgemeinde gibt es zu wenige Parkmöglichkeiten, was ein Problem darstellt, welches durch Mikro ÖV Systeme gelöst werden kann.
- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu
7. Kreuzen Sie jene Punkte an, welche aus Ihrer Sicht die größten verkehrsbedingten Probleme in Ihrem Heimatort verursachen. (Mehrfachauswahl möglich)
- ☐ Stau ☐ Engstellen ☐ Verkehrslärm ☐ Mangel an Parkplätzen
8. Ich bin mit dem Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV*) in meinem Heimatort zufrieden.
- *ÖPNV – Linienbus, Schienenverkehr, Schiffe
- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu
9. Der öffentliche Personennahverkehr kann die Daseinsvorsorge* in meinem Heimatort gewährleisten.
- *Arztbesuch, Freizeitgestaltung, Einkauf, Arbeit, Ausbildung, etc.
- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu
10. Wie oft nutzen Sie das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in der Woche?
- ☐ 6 – 7 Mal ☐ 3 – 5 Mal ☐ 1 – 2 Mal ☐ Nie
11. Bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bin ich auf ein privates Fahrzeug* sowie einen Abstellort** für dieses angewiesen.
- *PKW, Motorrad, Fahrrad, etc.
- **Park&Ride, Parkplatz an Bahnhöfen, Fahrradabstellplätze, etc.
- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu
12. Ich nutze ausschließlich öffentliche Verkehrsmittel, muss aber zumindest einmal umsteigen, um an den Zielort* zu gelangen.
- *Zum Beispiel: Arbeitsstätte, Bildungseinrichtung, Einkaufen, Arztbesuch, Freizeitaktivitäten
- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu
13. In meiner Heimatgemeinde gibt es ein alternatives Verkehrsmittel (Ortsbus, Rufbus, Sammeltaxi).
- () Ja
- () Nein
- () weiß ich nicht

14. In meiner Heimatgemeinde gibt es Fahrräder zum Ausborgen.

☐ Ja

☐ Nein

☐ weiß ich nicht

15. In meiner Heimatgemeinde gibt es Elektroscooter zum Ausborgen.

☐ Ja

☐ Nein

☐ weiß ich nicht

16. Ich würde mich freuen und das Angebot nutzen, wenn es alternative Verkehrsmittel (Ortsbus, Rufbus, Sammeltaxi) geben würde.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

17. Ich würde mich freuen und das Angebot nutzen, wenn es Elektroscooter zum Ausborgen geben würde.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

18. Ich würde mich freuen und das Angebot nutzen, wenn es Fahrräder zum Ausborgen geben würde.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

19. Ich unterstütze es, dass durch den vermehrten Ausbau von öffentlichen Verkehrssystemen Kosten entstehen, die von der öffentlichen Hand (Bund, Land, Gemeinde) mitgetragen werden müssen.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

20. Die Umweltauswirkungen des Mikro ÖV Systems sind positiv und umweltfreundlich.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

21. Ich denke, dass die Implementierung von Mikro ÖV Systemen dazu beiträgt, den Verkehr in unserer Region zu reduzieren und die Lebensqualität zu verbessern.

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

22. Ich denke, dass die Implementierung von Mikro ÖV Systemen dazu beiträgt, die Daseinsvorsorge* zu sichern.

* Arztbesuche, Einkaufsmöglichkeiten, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben

☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

23. Ich denke, dass durch die Implementierung von Mikro ÖV Systemen die Abwanderung reduziert werden kann und das Leben am Land wieder attraktiver wird.

- ☐ Ich stimme zu ☐ Ich stimme eher zu ☐ Ich stimme eher nicht zu ☐ Ich stimme nicht zu

Vielen Dank, dass Sie an der Umfrage zur Implementierung von Mikro ÖV Systemen teilgenommen haben. Ihre Rückmeldungen sind sehr wichtig und helfen mir bei der Bearbeitung meiner Masterarbeit.

Eigenstaatliche Erklärung

Ich erkläre hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und nur die ausgewiesenen Hilfsmittel verwendet habe. Diese Arbeit wurde weder an einer anderen Stelle eingereicht noch von anderen Personen vorgelegt.

Wien, im Februar 2024

Laura Scheck, BEd

